El desafío insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828

Tesis Doctoral
Universidad de Cádiz

Feliciano Gámez Duarte

14-V-MMIV



ISBN 84-689-7231-2

Logroño, 2006

Universidad de La Rioja
Biblioteca Universitaria
C/ Piscinas s/n
26006 LOGROÑO
LA RIOJA – ESPAÑA

E-mail: dialnet@unirioja.es
Página web: dialnet.unirioja.es

ÍNDICE

PREFACIO

De corsarios y piratas

"Hombre libre, siempre amarás la mar"

Charles Baudelaire

La fascinación por la mar, la libertad de la navegación a vela y el ideal libertario de los hombres que navegaban bajo la bandera negra hizo que muchos escritores compusieran hermosos y emocionantes poemas y relatos; esos textos llenos de personajes imbuidos de un espíritu romántico hacían que muchos de sus lectores, como es nuestro caso, anhelaran ser como ellos de mayor, añorar los tiempos en que los motores aun no habían irrumpido en los cascos de los buques y en que sólo el viento podía mover algunas de las más bellas máquinas construidas por el hombre.

Estas líneas, además un acto de confesión, son al mismo tiempo la manifestación de nuestra frustración. Frustración, que sentimos por no haber podido ejercer como marinos, sobre todo en una familia en la que abundan los ejemplos; desde varias generaciones atrás hemos estado vinculados de un modo u otro a la mar. No obstante, en nuestro caso la letra pudo con la fuerza del viento y nos apartó de los surcos hechos sobre las olas. Acto de confesión: vamos a redundar sobre lo que hemos dicho en las líneas precedentes, desde muy jóvenes las lecturas que nos han acompañado salpicaban agua salada y desprendían ese olor familiar para todos los que vivimos cerca de la orilla del mar. Los personajes de Conrad, esos capitanes y marinos que aparecían en *La línea de sombra*, *Lord Jim*, *La Soga al cuello* o *El corazón de las tinieblas*; han sido nuestros compañeros muchos de los días de

nuestra vida, pero como ellos, también Jack Aubrey y Stepehen Maturin, tratando de acabar con la Armada napoleónica en las novelas de Patrick O'Brian; Horatio Hornblower, aquel inolvidable hidalgo de los mares al que Gregory Peck puso cara y que tan mal lo hizo pasar a la Real Armada española en Europa y en América, héroes de papel pero capaces, como lo han sido de orientar nuestra vocación como historiadores hacia la mar y los buques.

La literatura era capaz de engancharnos y arrebatar toda nuestra atención hacia esos personajes y sus singladuras llenas de persecuciones, duelos artilleros a penol contra penol y arriesgados abordajes; sangre en los imbornales y sabor a pólvora quemada, y, como decía aquel coronel de la película *Apocalyse Now* "olor a victoria". Sin embargo, nuestros archivos están llenos de documentos más fascinantes aun que cualquier novela de Conrad, Forester o Salgari y lo que aun los hace más interesantes: son inéditos. Su único elemento negativo es que en la mayor parte de los casos acaban con esa imagen romántica del corsarismo y la piratería, aquí hay poca gloria y, en cambio, abundan las miserias humanas. Lo más habitual es encontrar el lado más oscuro y negativo de los hombres: la burocracia que zancadillea los planes para perseguir a los corsarios enemigos, los gobiernos que no pagan a sus marinos, los navíos que se pudren frente a los diques por falta de dinero para repararlos, y lo que es peor, como veremos hacia el final de esta monografía, encontrar autoridades que no dudan en ayudar a los piratas para ganarse su parte de un botín obtenido con la sangre derramada por muchos inocentes.

PARTE PRIMERA: INTRODUCCIÓN

I. Introducción

"La experiencia ha probado la utilidad de los corsarios, particularmente en nuestra lucha con España. El gobierno de Buenos Aires, el que más los ha multiplicado, es también el más conocido, respetado y temido. Si nosotros hubiéramos adoptado su conducta, nuestra marina estaría cubierta de buques que nos servirían en ocasiones urgentes: que enriquecerían nuestros puertos con sus presas, destruirían el comercio español y le impedirían los socorros que se prestan los puertos enemigos mutuamente. Tantas ventajas habríamos obtenido sin costo alguno por parte del gobierno, en lugar de que por habernos opuesto a ese sistema, y adoptando el de los buques de guerra, no tenemos escuadra por falta de medios, ni molestamos el comercio. Lejos, pues, de recoger las patentes que se han expedido, estoy determinado a librar todas las que pueda".

Bolívar a Brión, 22 de febrero de 1819[1]

No hemos podido encontrar mejor testimonio para iniciar este trabajo; las palabras del Libertador son bastante elocuentes al respecto de definir la labor realizada por los corsarios insurgentes. Se percataba Bolívar de los perjuicios que estaban provocando a los mercantes y a la marina española los corsarios del Río de la Plata, sólo tres años después de iniciadas sus actividades. A esas alturas de la lucha por la independencia, el Libertador se arrepentía de su actitud inicial, reacia a conceder ningún tipo de patente, en el momento de expresar estas palabras parecía estar dispuesto a cometer algunos de los abusos de que habían hecho gala los gobernantes de Buenos Aires, o Artigas, o, un poco más al norte, los insurgentes mexicanos e incluso las propias autoridades metropolitanas y virreinales, los

cuales habían extendido patentes y cartas de marca con toda liberalidad, en blanco muchas de las veces, sin conocer a quien iban destinadas, extendidas incluso fuera del propio ámbito geográfico, es decir, en los EE.UU. o en Europa; a veces provistas por gobiernos que carecían de puertos, como era el caso de la Banda Oriental; otras veces los corsarios portaban patentes falsas o extendidas por personajes oscuros, de dudosa pertenencia a los gobiernos que respaldaban tales cartas de marca, como fue el caso de las empleadas por el corsario Luis Aury, el corsario-pirata francés que tantos quebraderos de cabeza ocasionó a Bolívar y verdadero causante de esas reflexiones del Libertador con que iniciábamos esta introducción.

Los corsarios hicieron buena parte del trabajo para los insurgentes hispanoamericanos y, como bien decía Bolívar, sin coste alguno para los gobiernos, antes bien, obteniendo el sustancioso beneficio de interrumpir el contacto marítimo de la Península con los territorios americanos. Conseguían impedir la llegada de tropas al continente, recibir suministros para las mismas, o dificultar la salida de buques con numerario y materias primas que costeasen la guerra que mantenía el gobierno de Fernando VII con las colonias rebeldes. Para la Real Armada (la Marina Nacional durante el Trienio Liberal) fueron una verdadera pesadilla a la que resultó casi imposible hacer frente; en esta tarea hubo verdaderas individualidades dentro de la tónica general de despropósitos y falta de efectivos e interés por parte de las autoridades. Entre ellos cabe destacar a Ángel Laborde y Navarro, comandante de los Apostaderos de Puerto Cabello entre 1821 y 1824 y de La Habana entre 1825 y 1831, verdadero azote de corsarios y piratas en el Caribe; este marino estuvo acompañado en su buen hacer por la diligencia de algunos funcionarios

[1] Armada Argentina: *Historia Marítima Argentina. Tomo V La Guerra de la Independencia (1810-1824)*. Departamento de Estudios Histórico Navales, Buenos Aires, 1987, pgs.: 490-491

dentro del aparato administrativo; bastante apartados de la tónica general imperante de falta de eficacia y desidia.

Las autoridades españolas, la monarquía y los gobiernos constitucionales del Trienio, anduvieron erráticos sin encontrar soluciones para un problema acuciante. Sin voluntad, sin dinero y sin imaginación era complicado que acabasen con una infestación para la cual los escasos medios de que disponía la Armada no eran suficientes. Mentiríamos si afirmásemos con rotundidad que durante esos años no se trató de acabar con el problema, sin embargo, no se implementaron las soluciones adecuadas. Baste como ejemplo citar que, entre las medidas estudiadas para el combate al corso insurgente, en 1826 llegó a plantearse la posibilidad de recurrir a las viejas torres almenaras, situadas en la costa y empleadas durante los siglos XVI y XVII para el control de posibles incursiones berberiscas en las zonas costeras[2]. Esta medida nos parece una muestra más de la desidia y la falta de interés por mantener una marina de guerra fuerte y capacitada, tónica general en España desde el reinado de Carlos IV. Esa manera de administrar la marina representaba la renuncia al control del mar, dar la espalda al mismo y tratar de acabar con las amenazas que procedieran de él desde posiciones defensivas terrestres. Una muy triste imagen para lo que antaño fue un imperio ultramarino, una potencia decadente que todavía conservaba territorios en el Caribe y en el Pacífico.

El combate a los corsarios insurgentes fue una tarea desmesurada para ser afrontada por una marina mal administrada y desprovista de medios: falta de barcos, falta de personal, falta de fondos y carencia absoluta de planes de flota. Después de las grandes derrotas de Cabo de San Vicente, en febrero de 1797, y de Trafalgar, en octubre de 1805, la Real

Armada quedó desprovista de sus mejores unidades y no se hizo nada por reemplazarlas. Carlos IV y Fernando VII se apartaron de la senda emprendida por sus antepasados Fernando VI y Carlos III, y se desentendieron de un instrumento capital para mantener el poder español en un imperio que se expandía por tres océanos. Carlos IV y Godoy consideraron que para que una escuadra no tuviese problemas lo mejor era dejarla en sus bases, que no saliese a navegar[3]. Las acciones del gobierno fueron más bien encaminadas a captar el interés de los comerciantes y armadores por armar buques en corso y responder a la amenaza de los insurgentes con sus propias armas. Así se promulgaron ordenanzas que, como la de febrero de 1816, estaban dirigidas a reforzar las ordenanzas de corso de 1801, ofreciendo mayores incentivos para comerciantes, así como para los oficiales y personal de marina desprovisto de mandos y buques de destino.

Esta marina, escuálido reflejo de lo que fue, se tenía que enfrentar, además a las amenazas de unos corsarios que, sin saberlo ni pretenderlo, casi estaban coordinando sus acciones: Bouchard en el Pacífico, moviéndose por la Filipinas y costeando luego a lo largo de California; Brown también en Pacífico; Squire Fisk, Taylor, Almeyda, Ferreres y una extensa nómina realizando sus depredaciones en una zona marítima que abarcaba desde Cádiz a Veracruz y desde Finisterre hasta el Cabo de Hornos. Veteranos de la guerra de 1812 entre los EE.UU. y Gran Bretaña, expertos capitanes de buques negreros, hábiles contrabandistas, piratas sin escrúpulos y, también, aristócratas como Cochrane, considerado como el más capaz de los marinos ingleses. Una amplia y variada nómina de enemigos para un campeón en decadencia. Si aun nos pudiese parecer poca la potencia, la audacia y el

---

[2] AHN, Sección Estado, leg.: 215.
[3] Atienza Peñarrocha, A.: "Los días de la vergüenza" en *La Aventura de la Historia*, Año 3, nº 33, julio 2001, pg.: 66.

descaro de éstos, debemos añadir que contaron, además, con la inestimable ayuda de agentes en el interior. Hemos encontrado denuncias de espías a favor de Buenos Aires en Cádiz en 1817; esa confluencia de intereses será de nuevo vital a partir de la Década Ominosa, cuando los corsarios colombianos cuenten con la colaboración de los liberales exiliados en Gibraltar, Lisboa o Londres.

El estudio del que nosotros llamamos "desafío insurgente", es una manera más acercarnos a un tema que es y ha sido objeto de nuestra atención ya con anterioridad: los usos y costumbres de la mar en unas circunstancias y momentos concretos, sus hombres y la vida a bordo, así como, en este caso, la guerra en los océanos; el enfrentamiento del hombre con un medio hostil, empleando para ello herramientas más o menos apropiadas. Es la historia del desarrollo de un medio de transporte y, en este caso, de máquinas de guerra; es también, en cierto modo, el estudio de la lucha por la supervivencia: por un lado de unos comerciantes y armadores que ven cómo su negocio secular comienza a desaparecer, por otro lado, la supervivencia de modos alternativos al comercio llamado "legal": el corsarismo y el contrabando y, para los más carentes de escrúpulos, la piratería[4].

---

[4] Al respecto de las múltiples variables que podían llegar a darse en esta época al mezclarse indistintamente los roles de contrabandistas, negreros, corsarios o piratas, así como las referencias a las tropelías cometidas por los corsarios de cada uno de los bandos en conflicto, nada mejor que estas palabras extraídas de la introducción a una obra fundamental para la comprensión de la guerra de independencia en la zona del Cono Sur americano*: "Such sensitivity and accompanying violence were not confined to the Río de la Plata; they affected the Pacific as well as the Atlantic coast of South America; and as the struggle for independence mounted in intensity after 1816 and revolutionary goverments in the Río de la Plata and in Chile, with the assistance of British and other volunteers, grew in naval strength, the responsabilities of the Royal Navy increased. Patriot privateers, with or without letters of marque, attacked and ransacked neutral ships on the plea that Spanish contraband was on board or that paper blockades had been infringed; Spanish vessels of war took prizes without enquiring too carefully into national origins, and when these so-called prizes were brougth to port, uncomfortable detentions often ensued, sometimes confiscations, and long-drawn-out and expensive legal appeals. Privateers, moreover, sometimes turned pirates, and at every port the temptation to honest traders to become smugglers was almost irresistible".* Graham G.S. y Humphreys R.A. (eds.*): The Navy and South America 1807-1823. Correspondence of the Commanders-in-Chief on the South America Station*. Navy Records Society, Londres, 1962 Pg.: xxviii

Esta historia no es más que una parte dentro de un todo, es decir, un capítulo más en la larga sucesión de batallas y acontecimientos de la historia de la emancipación hispanoamericana. Sin embargo, es un capítulo con bastante entidad y volumen como para darle tratamiento específico. Hasta ahora había sido ignorado por completo por parte de los historiadores e investigadores españoles[5]. Creemos que iba siendo hora de poner en negro sobre blanco la historia de uno de los peores momentos de la marina y el comercio ultramarino españoles.

I.1. Interés del tema

Duarante las investigaciones y redacción de un trabajo anterior[6] descubrimos con asombro una noticia que aparecía publicada en la *Lista Semanal de Buques Entrados en la Bahía de Cádiz*:

"El día 14 fondearon frente a las Puercas los 2 buques que siguen[7]:

- *fragata española San Fernando (a.) El Aquiles, M.D. José María Viniegra, de La Habana en 30 con azúcar, café, palo y cacao a D. Leandro J. de Viniegra, cuyo buque salió de Cádiz el 8 de Abril de este año;*
- *fragata ídem Nª Sª de la Asunción (a.) La Vigarrena, M.D. Manuel Rodríguez de id. En 30 con azúcar, café y palo a D. Jaime Tintó. Dice su capitán que el 12 del corriente a las 5 y ½ de la tarde hallándose en latitud de 36º 48' y longitud 2º O de Cádiz avistaron 1 bergantín goleta que por sus maniobras se hizo sospechoso, y las fragatas lo batieron aquella noche, obligándolo a desistir, habiéndole causado varias averías en su proa, y en nuestras fragatas solo se experimentaron algunas en el velamen y cabuyería. La fragata Sabina y otros buques de guerra les dieron escolta hasta desembocar el canal [...]"*[8]

[5] López Urrutia en su obra *Los insurgentes del Sur* afirma que es difícil realizar una investigación sobre el corso ya que *"hay pocos documentos que den información de primera mano y aun las fuentes secundarias, generalmente neutrales, tratan las operaciones de corsarios como acciones de piratería"*. López Urrutia, C.: *Los insurgentes del Sur*, en la siguiente URL http://www.prodigyweb.net.mx/jrossow/History/Default.htm

[6] *Luchar contra el mar, edificar en el viento: La compañía gaditana Viniegra, 1797-1829.* Fundación Municipal de Cultura-Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Cádiz, 2000.

[7] Vide en apéndices descripción del combate según el capitán de la fragata *San Fernando*

[8] Biblioteca de Temas Gaditanos "Juvencio Maeztu" (en adelante B.T.G.) *Lista Semanal de Buques Entrados* (L.S.) Nº 49, semana del 10/VII/1824

¿Qué pretendía ese bergantín? ¿De dónde había salido? ¿Por qué un buque en apariencia enemigo actuaba impune a tan escasa distancia del puerto de Cádiz? Todas esas cuestiones y muchas otras nos asaltaron con la misma impunidad que el bergantín a las fragatas; la curiosidad fue en aumento conforme consultamos nuevas fuentes, en las cuales hallábamos con bastante frecuencia declaraciones de comandantes de buques capturados en alta mar, de patrones de pequeños pesqueros hundidos e, incluso, algunos casos en que, con todo lujo de detalles, oficiales de la Armada narraban sus combates más o menos afortunados contra "corsarios insurgentes".

Encontrábamos, asimismo, partes del vigía del puerto de Cádiz que hablaban con reiteración de esos mismos "corsarios insurgentes", tan próximos al puerto de la ciudad como lo pueda estar hoy día una embarcación deportiva o un pesquero de bajura (a cuatro o cinco millas, e incluso menos), atreviéndose a mantener duelos artilleros contra el Castillo de San Sebastián. Pero no era sólo cuestión de cercanía, se trataba de pura y llana impunidad; no había en estos corsarios miedo por la presencia de unidades de la Armada; se movían a la vista del vigía con la ufanidad propia del que nada tiene que temer. Y ¿por qué? Esas cuestiones no podían quedar sin respuesta, razón por la que emprendimos las investigaciones conducentes a este trabajo, dedicado a estos corsarios insurgentes que, durante casi quince años, llevaron el miedo y las guerras de emancipación hispanoamericanas a las mismas puertas de la ciudad.

Hasta entonces nada habíamos sabido de ellos a través de la bibliografía habitual sobre la independencia de la América española. En 1937, Lewis Winkler Bealer, en uno de los escasos libros que abordan el corsarismo insurgente, ya nos advierte de la escasez de bibliografía sobre el corsarismo insurgente en la historiografía hispanoamericana (incluyendo aquí a la elaborada en España):

"Muchos libros se han escrito sobre las guerras hispanoamericanas de la Independencia. Fueron expuestas con toda extensión en las historias particulares de las naciones de origen hispánico. Las campañas de Bolívar y San Martín han sido estudiadas repetidas veces. La eficaz ayuda prestada por los extranjeros que sirvieron en los ejércitos de aquellas naciones ha sido brillantemente narrada por los escritores de los Estados Unidos y Europa. Sin embargo, el aspecto naval de la guerra fue completamente descuidado hasta el presente. Rara vez se menciona una batalla naval sino en relación con la carrera del pintoresco, belicoso y egotista Cochrane[9]*. Se habló tan someramente de cualquier otro aspecto de la guerra naval, que es creencia común fuera de la América española, que Cochrane fue casi el único marino que prestó servicio en la guerra de la Independencia, y otro aspecto de la guerra naval, el corso, no fue considerado ni aun por los historiadores de la misma América española"* [10].

Poco ha variado el panorama desde entonces, se han llenado algunos vacíos, en algunos países, como son los casos de Argentina, Uruguay o México, se han realizado importantes aportaciones bibliográficas; sin embargo, en otros casos, entre los que para nuestra desgracia se encuentra nuestra nación, el corso permanece casi como "*terra ignota*".

Creemos, no obstante, que esa escasez de bibliografía más que un impedimento podía ser un importante reto, el estímulo que un investigador necesita para encender la llama del interés por descubrir. Por ello, si queríamos aportar algo a la historiografía española ahí teníamos un importante tema para abordar y, además, casi inédito, lo cual lo

[9] Sir Thomas Alexander Cochrane, almirante en la Royal Navy, veterano de las guerras napoleónicas e incluso de la llamada segunda guerra de la independencia norteamericana (1812-1814); este oficial vehemente, considerado alborotador por el almirantazgo británico que no le otorgó durante algún tiempo mando de buque alguno, no dudó en armar su propia expedición y unirse al esfuerzo de los chilenos por alcanzar su independencia; algunas de las acciones de este marino han sido documentadas por Gaspar Pérez Turrado en su obra Las marinas realista y patriótica en la independencia de Chile y Perú (1996). En noviembre de 1822 dejó la marina chilena para embarcarse en otra aventura con la marina brasileña, la cual dejó también en 1825 para unirse a los independentistas griegos. Sobre la autosuficiencia y egolatría de este genial marino bastan las palabras que dijo en noviembre de 1822 al abandonar la marina chilena: *"The war in the Pacific having been happily terminated by the total destruction of the Spanish naval force, I am [...] free for the crusade of liberty in any other quarter of the globe"*, en Sondhaus, L.: *Naval warfare, 1815-1914*. Routledge, Londres, 2001, pg.: 11.

Al respecto de este mismo marino opina Lynch que era un hombre "... *cuyos sentimientos liberales quedaban eclipsados por su intenso interés por el dinero y su elevación* socia"; Lynch, J.: *Las revoluciones hispanoamericanas, 1808-1826*. Ariel, Barcelona, 2001, pg.: 171

[10] Winkler Bealer, L.: *Los corsarios de Buenos Aires: sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia, 1815-1821*. Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1937, pg.: 5

hace más atractivo. No nos mueve otra pretensión que la de contribuir de manera modesta a dicha historiografía, pero haciéndolo de un modo divulgativo, tratando de desnudar a este término de todo matiz peyorativo. Nos puede la convicción de que una investigación no debe quedar en un mero ejercicio de erudición, porque de poco sirve la investigación y la posterior redacción de una monografía si luego ésta se queda tan sólo limitada al reducido ámbito de unos cuantos eruditos, a un olvidado anaquel de biblioteca o si reduce su existencia a ser una obra citada sólo por obligación, para rellenar bibliografías; nuestra modesta intención es la de trascender ese nivel.

Decíamos antes que la realización de luna monografía sobre este tema tenía que ocasionarnos serios problemas, devenidos, sobre todo, de la escasez de bibliografía. Apenas sí se han producido títulos en España sobre este tema y casi todos ellos corresponden a artículos en revistas; no hay monografías dedicadas al corso insurgente hispanoamericano, no al menos en España, pero sí en español ya que, por fortuna, éste ha sido un asunto de gran interés para investigadores argentinos, colombianos, uruguayos o mexicanos quienes nos han proporcionado algunos títulos de bastante interés (no muchos, bien es cierto). No obstante, este es un asunto del que nos ocuparemos más adelante.

Hemos hecho referencia a nuestro propio interés por el corso insurgente, sin embargo, ¿qué puede aportar este tema a la historiografía en general? El corso forma parte ineludible del conflicto mantenido por las colonias contra la metrópoli y no podemos comprender la magnitud de los éxitos obtenidos por los insurgentes en sus enfrentamientos terrestres contra las tropas realistas si no estudiamos, al mismo tiempo, las campañas llevadas a cabo por los corsarios hispanoamericanos. De las acciones de éstos dependieron, en buena medida los movimientos de las tropas en tierra. Con su presencia ante Cádiz

dificultaron la salida de convoyes cargados con armas, pertrechos o incluso tropas. Obligaron a destinar al Golfo de Cádiz, al Cantábrico e incluso al Mediterráneo unidades de la marina de guerra cuya presencia era imprescindible en las aguas americanas, las cuales deberían haber efectuado en aquel continente labores de apoyo a las tropas de tierra y de combate a las unidades navales y corsarias que actuaban en aquella zona.

Los corsarios insurgentes actuaban como avanzadilla, observadores e incluso espías, obtenían información que transmitían con toda puntualidad a las autoridades independentistas, uno de los principales objetivos de estos corsarios cada vez que capturaban un buque era la correspondencia, ya que de ella podían obtener informaciones de todo tipo.

Pero su importancia no reside sólo en el papel desempeñado de cara a las campañas terrestres; ya que las acciones de estos corsarios acabarían de apuntillar el desbarajuste provocado por conflictos anteriores en la marina de guerra española. Cuando se iniciaron las diferentes campañas corsarias en 1813-1814 la Real Armada sólo era un reflejo de lo que llegó a ser en tiempo de Carlos III; para entonces ya había sufrido dos de las más clamorosas derrotas de su historia: la del Cabo de San Vicente, en 1797 y la de Trafalgar, en octubre de 1805. El combate a este nuevo enemigo[11] va a contribuir a desgastar aun más el escaso poder que le resta a la que fue una de las tres armadas más potentes de su tiempo. No hubo una política definida para la marina, razón por la cual creemos que adentrarnos en el estudio del corsarismo insurgente es un modo de avanzar en el conocimiento del devenir de la armada española.

[11] Bien es cierto que el corso fue un enemigo secular a batir por la marina de guerra española, sin embargo, lo denominamos "nuevo enemigo" porque la escalada de acciones que éstos llevan a cabo en varios mares al mismo tiempo había sido desconocida hasta entonces.

Afirma Bealer que los corsarios insurgentes *“... se convirtieron muy pronto en factores importantes de la diplomacia de esos tiempos. Las protestas españolas y portuguesas en Washington obligaron a dictar leyes en contra de ellos”*[12]. Aquí tenemos otra faceta más del interés de este tema: el juego diplomático a varias bandas que se ejecuta a través del Atlántico; la defensa de diferentes intereses, muchos de ellos contrapuestos. De una parte la aspiración legítima de unas naciones por hacerse dueños de su propio destino, de otra el empeño de las metrópolis por mantener el orden establecido en sus respectivos imperios coloniales; intereses contrapuestos también son los de dos naciones neutrales que se jugaban bastante en esta partida: los EE.UU., país del que provenían la mayor parte de los corsarios, embarcados en la construcción de su propia nación, en su expansión, interesados en obtener de España el extenso territorio de la Florida, razón por la cual tratarán, sin mucho empeño de limitar las acciones corsarias, a fin de no entorpecer las relaciones con España y la consiguiente negociación. El otro país neutral involucrado en esta lucha es Gran Bretaña, poseedora de la armada más potente del momento y cada día más presente en aquellas aguas, hasta el extremo de mantener una estación naval en el subcontinente suramericano; Gran Bretaña busca un status de nación con mayor influencia en la zona, dicha nación trata de ocupar, desde un punto de vista comercial, el puesto que la autoridad española dejará vacío más pronto que tarde.

Hasta ahora hemos hablado de los aspectos militares y políticos de este asunto, pero también hemos de tener presentes otros no menos importantes; el impacto de las acciones de los corsarios en la economía, sobre todo en dos niveles: el primero el de la economía a gran escala o la macroeconomía, es decir, la exportación e importación a través de los

[12] Winkler Bealer, L.: *Los corsarios de Buenos Aires: sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia, 1815-1821*. Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1937, pg.: 7

puertos, en especial el de Cádiz; por otro lado, el estudio de sus acciones nos revela la realidad de una ciudad sometida a sus depredaciones, una ciudad necesitada de vías marítimas expeditas, que permitieran la libre entrada y salida de buques.

Esta vía libre en las comunicaciones marítimas no se limitaba a los navíos que llevaban mercancías a América o venían de aquellos territorios con ricos cargamentos, la libertad de acceso era también necesaria para los buques costaneros que traían a la ciudad el sustento diario. De todos los puertos de España el más afectado por los corsarios fue, sin ningún género de dudas, el de Cádiz. Al ser también el de mayor movimiento y la base de la que partían las tropas y expediciones a América era de pura lógica que los corsarios pusieran los ojos en este puerto. Sin embargo, el daño no se centraba sólo en los mercantes que llegaban desde aquel continente. Como hemos indicado más arriba, la necesidad que tenía la ciudad de Cádiz de recibir su aprovisionamiento diario por vía marítima convirtió a las pequeñas embarcaciones de cabotaje en víctimas propiciatorias de los insurgentes.

Recapitulando, podemos ver que se trata de un tema con muchas ramificaciones, interesante por lo que puede contribuir a mejorar el conocimiento de muchos apartados de nuestra historia: la revolución liberal, la década ominosa y sus respectivas políticas hacia América; la independencia de la América española; las nuevas relaciones de poder en un mundo cambiante: el inicio del fin de dos imperios, el español y el portugués, el surgimiento de nuevas potencias influyentes, como los EE.UU. Pero no debemos descuidar otros no menos interesantes, como son el impacto en la economía española de la acción de estos corsarios o el efecto de sus acciones en las relaciones de España con terceras naciones. El interés del tema va desde su influencia en alguno de los grandes capítulos de la historiografía hasta la que puede tener para el conocimiento de nuestra propia historia local.

I.2. Estado de la cuestión

No podemos afirmar de manera categórica que nada se haya investigado acerca del corso insurgente, sin embargo, no estamos muy desencaminados; la escasez de trabajos que se centren en este tema o siquiera lo toquen, es alarmante. En el caso de la historiografía española el corso insurgente es un tema inédito, casi desconocido. Hasta el momento de la redacción de esta investigación no hemos encontrado monografía alguna que aborde con detalle este aspecto del enfrentamiento entre España y sus colonias. Desde que emprendimos la investigación que nos conduciría a la publicación de nuestra Tesis de Licenciatura, los corsarios insurgentes habían comenzado a convertirse para nosotros casi en una obsesión y, por ello, procurábamos tratar de encontrar cualquier cosa que se hubiese publicado sobre sus actividades. La sorpresa llega cuando, a pesar de nuestras búsquedas más que exhaustivas, los resultados que éstas arrojaban eran bastante escuálidos.

Nos sorprendía que se hubiese convertido en un tema inédito, mucho más teniendo en cuenta la implicación que las actividades de estos corsarios tenían en las relaciones comerciales españolas, tanto ultramarinas como de tráfico marítimo de cabotaje en la propia Península. Lo habitual en las monografías que tratan el comercio ultramarino español en las primeras décadas del siglo XIX es abordar sólo de pasada esta cuestión. Llegados a este punto, también nosotros hemos de entonar el "*mea culpa*" ya que incluso en nuestra monografía anterior apenas si hablamos de los corsarios insurgentes y su impacto en las actividades de la compañía naviera estudiada[13]. Tras conocer el tema y profundizar algo en él descubrimos que podía dar más de sí, era un asunto con bastante enjundia, que no se agotaba en los artículos que, tanto nosotros como otros autores, le habíamos dedicado.

---

[13] Gámez Duarte, F.: *Luchar contra el mar, edificar en el viento. La compañía gaditana Viniegra: 1797-1829*. Ministerio de Educación, Cultura y Deportes-Fundación Municipal de Cultura, Cádiz, 2000.

Lo que aun puede dar una idea más clara de este vacío bibliográfico son algunas de las afirmaciones hechas por el historiador argentino Laurio H. Destefani quien ya en 1985 decía *que "... no se podrá comprender el fenómeno histórico del corso en la guerra de la independencia hispanoamericana si no se lo estudia en conjunto"*[14]; desde Argentina y en un tiempo más o menos reciente, investigadores que ya han dedicado obras al análisis del corso, manifiestan un hecho: la inexistencia de obras integradoras, que muestren una visión de conjunto. Cuál es la causa de esa necesidad, ¿por qué hacen falta obras de conjunto? Cuando Destefani advierte de la necesidad de estudios conjuntos, sin embargo, lo hace desde un punto de vista nacionalista, el cual podemos considerar aceptable para el caso de Argentina: *"...nuestros corsarios eran una jauría de jóvenes lebreles atacando al viejo león hispano y si bien sus acciones no estaban planeadas en conjunto, lo eran en la práctica"*[15]. Pero tras demandar estudios de conjunto, este investigador afirma que quizás sea Argentina el país en el que más y mejores estudios se han realizado sobre el corso (centrados, eso sí, en los de esa procedencia), así como que *"... los estudios sobre el problema en toda Hispanoamérica, y en Estados Unidos, son insuficientes y muy parcializados, aunque algunos muy meritorios"*[16]. Vemos, entonces, que la observación que formulamos de no existir apenas bibliografía no responde sólo nuestra apreciación subjetiva, es una manifestación más extendida y lo que la hace aun más firme: el problema existe también para la historiografía hispanoamericana.

Autores españoles que han realizado aportaciones en este tema son Carlos Posac Mon y Fernando Serrano Mangas. Siguiendo un orden cronológico en cuanto a la aparición

[14] Destefani, L. H.: "Campañas corsarias de 1818 a 1825" Capítulo XV de la *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, 1985, pg.: 464.
[15] Ibíd.
[16] Ibíd., pgs.: 464-465

de sus artículos y comunicaciones tenemos que comenzar por Serrano, quien se ha acercado de un modo parcial al corso insurgente, en su artículo de 1983[17] aborda el acoso sufrido por las costas y buques españoles a lo largo de 1826 a manos de los corsarios colombianos. Es un artículo de bastante enjundia que aborda algunos aspectos de mucho interés como son las implicaciones de los liberales españoles exiliados en Londres, Gibraltar o Lisboa con los corsarios llegados de Colombia; o el marasmo casi insuperable en que se encontraba sumida la armada española y los planes, más o menos descabellados, que se proponían para tratar de acabar con esta pesadilla para los navegantes españoles. Serrano se acerca de modo sucinto a los antecedentes de la presencia de corsarios insurgentes en nuestras costas, así como también su interés por el tema es parcial ya que está centrado en la campaña corsaria colombiana de 1826. Las aportaciones más destacadas las hace en el terreno de la documentación, se basa en documentos de la Sección Estado del Archivo Histórico Nacional, prescindiendo pues de fondos más específicos como de hecho son los del Archivo General de Marina en sus secciones de Corso y Presas y Expediciones a Indias.

Más afín a nuestro enfoque nos parece la comunicación presentada por Carlos Posac Mon al Congreso Internacional *"El Estrecho de Gibraltar"* (Ceuta, 1987)[18]. Así la consideramos porque, como él, coincidimos en buena parte de los fondos documentales empleados: utiliza alguna de la bibliografía hispanoamericana dedicada al tema[19], a la cual también nos vemos abocados a recurrir al no existir una contrapartida por parte española; como hiciera Serrano, Posac también emplea la documentación de la sección Estado del

[17] Serrano Mangas, F.: "La armada española ante los corsarios insurgentes colombianos" en *Revista de Historia Naval.* Año I, 1983, nº 2, pgs.: 117-128.
[18] Posac Mon, C.: "Las actividades de los corsarios sudamericanos en el Estrecho de Gibraltar (1816-1827)" en Ripoll Perelló, E. (ed.): *Actas del Congreso Internacional "El Estrecho de Gibraltar"*, (Ceuta, 1987). Madrid, 1988, pgs.:255-265
[19] Se limita prácticamente a emplear en exclusiva la obra de T. S. Currier: *Los corsarios del Río de la Plata*. Buenos Aires, 1929

Archivo Histórico Nacional, pero a pesar de citar el *Índice de los papeles de la Sección de Corso y Presas* del Archivo General de Marina, no parece, en cambio haber recurrido a los fondos de tal archivo. Incorpora documentos del Archivo Histórico Provincial de Málaga y Actas del Diario de Sesiones de las Cortes. Coincidimos con él en el empleo de fuentes hemerográficas, las cuales consideramos vitales para establecer un orden preciso en el día a día de las actividades de los insurgentes, por otra parte, recurre al *Gibraltar Chronicle*, uno de los periódicos que puede ofrecernos una visión alternativa a la publicada en la prensa española. No obstante, creemos coincidir más con este autor en el hecho de establecer una cronología amplia, no reducida a una campaña en exclusiva, como era el caso de Serrano Mangas; Posac analiza en su comunicación las diversas apariciones de insurgentes en el área del Estrecho en un lapso de tiempo que abarca una década. El punto débil reside en haberse centrado tan sólo en las "Columnas de Hércules". Es meritoria, por otro lado, la intención de realizar una panorámica integradora, es decir, no dedicándose en exclusiva, como Serrano, a los corsarios de una única procedencia. Posac incorpora en su comunicación tanto a los colombianos como a sus antecesores argentinos y artiguistas, además, claro está, de analizar la actitud de las autoridades españolas ante estos sucesos. Consideramos que se trata en verdad del artículo precursor de este trabajo. A título personal, tras conversar con él años atrás, supimos de su interés por dedicar una monografía al corso insurgente, pero hasta el momento no hemos tenido ninguna nueva al respecto.

Cabe destacar también la publicación de 1994 de Manuel de Paz-Sánchez *Amados compatriotas*, la cual como el propio autor indica, tiene cinco capítulos *"... cuya máxima ligazón entre sí es la aproximación al estudio del corso insurgente en Canarias"*[20]; en

[20] Paz-Sánchez, M. de: *Amados compatriotas. Acerca del impacto de la emancipación americana en Canarias*. C.C.P.C. Ayuntamiento de La Laguna, Tenerife, 1994, pg.:17.

efecto, este autor realiza en esta pequeña monografía una aportación al estudio del corso desde un punto de vista canario, analizando las ocasiones en que estos corsarios se hicieron patentes en las aguas del archipiélago. Resulta bastante interesante aunque algo limitada tanto por centrarse sólo en el espacio canario como por lo breve de su extensión; sin embargo, abunda en fuentes y referencias a artículos. Adolece, quizás, de uno de los defectos señalados para los otros dos autores anteriores: se centra en exclusiva en una determinada área geográfica, sin tener en cuenta el impacto de la presencia de los corsarios en todas las costas españolas, tanto insulares como peninsulares.

Sin ser un estudio dedicado al corso insurgente la monografía de Manuel Ortuño Martínez sobre Xavier Mina[21] resulta de gran importancia para nuestra investigación, toda vez que en ella aborda uno de los aspectos más interesantes de éste: la acción diplomática española en los EE.UU. para la consecución de su cese; Ortuño analiza la red de espionaje creada por el embajador Onís en aquel país y su relación con lo hermanos Laffite, antiguos piratas y contrabandistas y unos de los principales armadores de corsarios insurgentes en el Sur de los Estados Unidos. Este mismo autor, que emplea algunas fuentes muy diferentes a las empleadas por nosotros, señala en su obra la inexistencia de estudios generales sobre el fenómeno del corso en esta época aun cuando este haya sido un tema que ha interesado a los historiadores en especial a los estadounidenses[22]. Sin embargo, el interés de Ortuño por los corsarios insurgentes se limita, como es lógico, a los contactos de éstos con Mina el Mozo en el área del Golfo de México; por lo cual ignora en la práctica todos los campos de acción de éstos allende esa región, así como sus precedentes y el desarrollo posterior de sus actividades, más allá del fracaso de la expedición de Mina y su consiguiente muerte. No

[21] Ortuño Martínez M.: *Xavier Mina: guerrillero, liberal, insurgente. Ensayo bio-bibliográfico*. UPN, Pamplona, 2000.

obstante, queremos emplear estas líneas para agradecer las sugerencias en cuanto a bibliografía y documentación que Ortuño nos hizo llegar durante la redacción de estas páginas.

Sin entrar en analizar con detenimiento el corso y abordándolo tan sólo en algunos aspectos parciales son, también, algunos de los artículos que hemos dedicado al asunto en cuestión. Como decíamos, nuestro interés por el tema es vivo y surgió de una investigación anterior, a partir de ella hemos ido tratando este asunto y buscando realizar un estudio de conjunto con el cual intentamos abordarlo en todos sus aspectos: bélicos, económicos, políticos, diplomáticos y, por qué no, técnicos; habrá que ver si nuestros esfuerzos están en consonancia con los resultados.

Esos artículos trataban desde el análisis y valor de algunas fuentes para el estudio del corsarismo a la presencia de corsarios en las aguas del Golfo de Cádiz; desde el enfrentamiento particular de los comerciantes gaditanos con estos corsarios a las medidas adoptadas por el consulado de la Habana para su combate y exterminio[23]. Son, como indicamos antes, temas puntuales dentro de la globalidad de una materia que tiene

[22] Ortuño Martínez, *op. cit.*, pg.: 309

[23] Gámez Duarte, F.: "Un asunto particular: los navieros gaditanos frente a los corsarios insurgentes hispanoamericanos, 1810-1828" en Butrón Prida, G. y Ramos Santana, A. (eds.): *Intervención exterior y crisis del Antiguo Régimen. Congreso conmemorativo del 175 Aniversario de la invasión de los Cien Mil Hijos de San Luis (Puerto de Santa María, Octubre de 1998).* Universidad de Huelva, 2000, pgs.: 165-192; Gámez Duarte, F.: "El corso insurgente a través del Diario Marítimo Gaditano, 1817-1828", *Derroteros de la Mar del Sur*, Año 8, Nº 8, Lima, 2000, pgs.: 41-50; Gámez Duarte, F.: "El consulado de La Habana y el combate a los corsarios insurgentes, 1816", *Baluarte. Estudios gaditanos-cubanos*, Nº 3, 2001, pgs.: 93-110; Gámez Duarte, F.: "El enemigo a las puertas: corsarios insurgentes en el Golfo de Cádiz (1817-1828)". III Congreso de Historia de Andalucía, Córdoba y Sevilla, 2-6/IV/2001 (en prensa). Gámez Duarte, Feliciano (2002), "1816, un año decisivo en las guerras de Independencia de Hispanoamérica", en *Reval. Revista de Humanidades y su Enseñanza*, Nº 2, diciembre de 2002, en la siguiente dirección electrónica (URL): http://www.terra.es/personal8/revistareval/numero02/gamez.htm

demasiadas facetas como para abordarlas en la exigüidad de un pequeño artículo y es por ello que, reiterándonos, decidimos acometer la tarea de investigar sobre este aspecto de las Guerras de Independencia Hispanoamericanas y de la propia historia de la guerra en el mar.

A pesar de la cuasi ignorancia del tema del corso insurgente en la historiografía española, sí han existido artículos y monografías de bastante interés para analizar los antecedentes de esta práctica en España y en Hispanoamérica.

Respecto a la producción bibliográfica dedicada al corso insurgente hispanoamericano, tenemos que afirmar muy a nuestro pesar, que ésta proviene en su totalidad de los países en los que se dio el fenómeno: Argentina, Colombia, México, Uruguay y Venezuela, y en los Estados Unidos. En una gran parte de los casos ésta se produjo en la primera mitad del siglo XX, el iniciador de los estudios fue Theodore S. Currier, norteamericano, profesor de la Universidad Fisk de Nashville, en Tennesee, quien en 1929 publicó en Buenos Aires su estudio titulado *Los corsarios del Río de la Plata*[24]. No obstante, se basaba en obras anteriores que ya abordaban el asunto de los corsarios insurgentes, aunque no lo hacían de un modo exclusivo, sino enmarcados dentro del estudio de las campañas navales argentinas, de las presas marítimas o centrados, de modo específico en algún corsario en particular[25]. En 1944, Currier publica un segundo estudio sobre los corsarios del Río de la Plata, se trata de una monografía dedicada un único buque corsario *Los cruceros del "General San Martín"*[26]; en el subtítulo el autor nos da una pista sobre una cuestión bastante interesante: *Investigación sobre el corso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*, con estas palabras Currier pone en claro que el corso que ha estudiado es

[24] Currier, T.S.: *Los corsarios del Río de la Plata*. Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1929.
[25] Justiniano Carranza A.: *Campañas navales de la República Argentina, Cuadros históricos*, ts. I y II. Buenos Aires, 1914; Caillet-Bois, T.: *Ensayo de historia naval argentina*. Buenos Aires, 1929.
[26] Currier, T. S.: *Los cruceros del "General San Martín": Investigación sobre el corso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*. Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1944..

norteamericano, aun cuando éste se haya realizado bajo bandera de las Provincias Unidas. El texto así nos lo confirma: la mayor parte de estos corsarios son norteamericanos, en el modo de conducirse estos "legionarios"[27] hay una casi total ausencia de patriotismo o defensa de un ideal de una América independiente Estos individuos han acudido allí donde está el negocio, donde se presentan mayores posibilidades de obtener cuantiosos botines.

Como este autor, otro también norteamericano publica un estudio sobre los corsarios rioplatenses en 1937; se trata de Lewis Winkler Bealer, de las Universidades de Utah y California, quien en su obra *Los corsarios de Buenos Aires*[28], además de recurrir a la obra de su colega y compatriota, bebe de las mismas fuentes que aquél y, por tanto, comete los mismos errores. Ambos emplean sobre todo documentación argentina y norteamericana, dándole una pátina de verdad suprema, sin posibilidad de vuelta de hoja. Los dos autores afirman, aunque llegan a rebatirse a sí mismos a lo largo del texto, que en la lucha de España contra estos corsarios todos los abusos y tropelías cayeron del lado español, debido a la falta de control de las autoridades españolas sobre sus propios corsarios. No negaremos la parte de responsabilidad de España en todos esos abusos, sin embargo, es bastante difícil mantener esta afirmación cuando los mismos autores nos informan sobre la procedencia ajena al Río de la Plata de la mayor parte de estos corsarios, los cuales salían de puertos norteamericanos, blandiendo patentes obtenidas por medio de intermediarios. A esos mismos puertos volvían con sus presas y, en escasas ocasiones, visitaron los puertos del estuario del Plata; es complicado, pues, que podamos aceptar que las autoridades argentinas ejerciesen algún tipo de supervisión o autoridad sobre estos corsarios más allá de la propia

[27] Empleamos aquí la denominación usada por Carlos Vidales en su artículo "San Bartolomé: Las Antillas suecas y la Independencia hispanoamericana (1810-1830), 1995, en la siguiente dirección electrónica (URL) http://www.home.swipnet.se/

[28] Bealer, L. W.: *Los corsarios de Buenos Aires: Sus actividades en las guerras hispano-americanas de la Independencia, 1815-1821*. Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1937

concesión de la patente; estos marinos estadounidenses incluso llegaban a burlar el control que la administración norteamericana pretendía ejercer sobre ellos en su recalada en puertos de aquella república.

El principal autor sobre el corso oriental, es decir el ejercido bajo patentes otorgadas por Artigas, es Agustín Beraza, autor que desconocíamos y del que pudimos tener noticia gracias a la inestimable ayuda de nuestro amigo Alejandro Paternain y a su excelente novela *La cacería*[29], la cual narra la persecución de un corsario artiguista por un buque de guerra portugués. El estudio de Beraza[30] versa acerca de las patentes otorgadas por el *Protector* Gervasio de Artigas y de los diferentes cruceros realizados por corsarios con los colores de la Banda Oriental; se trata de una obra muy completa, con abundantes referencias a documentación norteamericana y, por supuesto, uruguaya y argentina, como los anteriores no parece haber recurrido a estudiar las fuentes españolas al respecto. No obstante, la obra de Beraza es de un nacionalismo que a veces raya en lo chauvinista; de un modo continuo se dedica a realzar la figura de Artigas, llegando a convertirlo en una especie de semidiós. A título personal, pensamos que en ocasiones roza el ridículo y, por tanto, el descrédito. Cierto es que, al igual que esos autores han ignorado la documentación española, nosotros no hemos recurrido a la de los países que fomentaron el corso, sin embargo, nuestras principales fuentes bibliográficas sí proceden de aquellas naciones. Nuestra investigación aporta un análisis desde una perspectiva peninsular, es decir, estudiamos el impacto que tuvo para España las acciones de estos corsarios. Sin embargo, "perspectiva peninsular" no quiere decir defensa a ultranza de la posición española, creer a

---

[29] Paternain, A.:*La cacería*. Alfaguara, Madrid, 1999. Este autor y su obra han sido, en buena medida, culpables de la razón de ser de esta obra. Gracias a sus cartas y correos electrónicos hemos podido ir levantando poco a poco el andamiaje que sustenta en parte esta investigación.
[30] Beraza, A.: *Los corsarios de Artigas. Revista Histórica*, Tomos XV y XVI, Montevideo, 1949.

pies juntillas sólo en la documentación española, sin contrastar con los datos que tenemos de la otra parte. No queremos caer en los errores de buena parte de los autores que tenemos como referentes propios, como dijimos este es un estudio desde una perspectiva peninsular, pero abarcando en nuestra mirada e interés todos los puntos de vista, sin descartar ninguno y sin efectuar juicios apriorísticos tan abundantes en la bibliografía hispanoamericana sobre el corso.

Como nos pasa a la casi totalidad de los autores que nos hemos acercado al estudio del corso, Beraza recurre también a Currier, pero no se centra en exclusiva en lo dicho por este autor, toda vez que, tanto aquél como el propio Bealer, acusan a los corsarios artiguistas de numerosos desmanes, por el contrario, la obra de Beraza estaba destinada a recuperar la memoria y buen nombre de los patentados por Artigas, los cuales considera como los únicos que estaban empeñados en verdad en obtener la independencia para aquellos territorios. Lo cierto es que estos corsarios, en su inmensa mayoría sólo interesados en el botín y cruzar los mares, sabían que con la patente de Artigas podían aumentar las posibilidades de obtenerlo hasta un 200%, ya que su posesión los facultaba para cruzar contra Portugal y contra España, mientras que las de Buenos Aires sólo les permitía hacer el corso contra España. Lo general es que los corsarios tratasen de llevar las dos patentes, algo que era del todo ilegal.

El libro de Beraza, pese a la gran cantidad de fuentes empleadas[31], cae en una reiterada justificación de las prácticas ejercidas por el gobierno de Artigas y sus agentes, así como

[31] La variedad de fuentes es amplia, sin embargo, en ella predominan las norteamericanas y las uruguayas y argentinas. Cabe destacar el uso de fuentes hemerográficas: *Niles Weekly Register* de Baltimore, *Gaceta de Buenos Aires*, *Correo del Orinoco* de Angostura, así como algún que otro periódico español como *El Universal Observador Español*. No recurre a la documentación española, cuando se refiere a las acciones del gobierno español o sus agentes diplomáticos lo hace a través de documentos norteamericanos. Hace un amplio uso de fuentes judiciales estadounidenses: "*Prizes cased decided for the United States Supreme Court.*

por el representante de los EE.UU. en Buenos Aires Thomas Lloyd Halsey. Sin poseer puertos el gobierno de la Banda Oriental expidió patentes en blanco que fueron enviadas para su venta a los Estados Unidos por intermedio del ya citado Halsey; esto implicaba de modo forzoso que esos patentados se dirigiesen para la venta de las presas y botines a puertos de los Estados Unidos, escapando a cualquier clase de control gubernamental por parte de los orientales. Como ya hemos dicho más arriba sobre la generalidad de la bibliografía hispanoamericana sobre corsarios, Beraza cae en la continua autoafirmación y exonera de cualquier clase de pecados a los que obraron con patentes de la Banda Oriental.

Nuestra intención no es minusvalorar o echar por tierra tales estudios, tienen, desde luego un gran valor, por cuanto que son pioneros y aportan una información muy rica, sin embargo se restan importancia a sí mismos al convertirse en textos panegíricos de las acciones de los gobiernos que emitieron las patentes o de las acciones de "leales corsarios" que cruzaron con pabellones de aquellas repúblicas; queremos hacer incidir nuestra crítica sobre estos aspectos de tales textos.

Coincidimos con Pérez Turrado en que los historiadores hispanoamericanos, de un modo más o menos intencionado o puede que inconsciente, se dejan arrastrar por el tono épico de sus narraciones y por ello tienden a desfigurar hechos concretos[32]. Por si fuera poco, la tendencia en cuanto al uso de las fuentes es retroalimentadora, es decir, usan unas fuentes que consideran autoridades, no las someten a crítica y tienden a cometer los mismos errores que aquéllas, a lo que debemos añadir la tendencia a rehusar cualquier otra fuente que no proceda del propio bando, salvo si ésta les resulta favorecedora. Por otra parte,

---

1789-1919. Prepared in the Division of International Law of the Carnegie Endowment for International Peace, Under the supervision of James Scott", Oxford, 1923.

[32] Pérez Turrado, G.: *La marina española en la independencia de Costa Firme*. Editorial Naval, Madrid, 1992.

buena parte de los historiadores americanos tienden de una manera excesiva a caer en el maniqueísmo: cuando gran parte de la historiografía coincide en señalar que la emancipación americana fue un conflicto civil, todavía abundan textos en los que se habla de "patriotas"y "realistas", ensalzando las virtudes de unos y señalando los defectos de otros. Al modo de ver el conflicto por parte de sus protagonistas, creemos que no podemos hacer una diferenciación tan clara como para restarle patriotismo a unos y entregárselo todo a los contrarios; todos, de un modo más o menos acertado creían defender la patria de sus enemigos.

Otros autores que han estudiado el corso insurgente pertenecen ya a épocas más cercanas, es el caso de los argentinos Horacio Rodríguez y Pablo E. Arguindeguy[33]. En el caso del segundo esta obra retoma buena parte de los capítulos escritos por el mismo autor para el Tomo V de la *Historia Marítima Argentina*[34]. La segunda de estas obras es un estudio general sobre la historia de la armada argentina, pero dedica amplios capítulos al corsarismo ejercido por esa república en los primeros años de su independencia. Son ya obras que se alejan un tanto del apasionamiento con que lo trataron autores anteriores y se exponen los hechos de un modo más descarnado. Sin embargo, volvemos a tener que mostrarnos críticos en el mismo aspecto que lo hemos hecho con anterioridad, esto es, en la retroalimentación de las fuentes y en el hecho de ignorar las fuentes españolas, críticas, por supuesto, con el corso insurgente. No sólo se ignoran tales aportaciones documentales españolas sino que se tiende a ignorar o a tergiversar las opiniones negativas que desde otros países se manifestaban contra las prácticas abusivas en el corso, por ejemplo los artículos que aparecían en la prensa inglesa o en la norteamericana.

---

[33] Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E.: *El corso rioplatense*. Instituto Browniano, Buenos Aires, 1996

Hasta ahora sólo hemos citado autores que se ocuparon del corso insurgente rioplatense, englobando en esta denominación tanto a los que lo hacían bajo patente de Buenos Aires, como a los que cruzaban con patente de Artigas, y podría llegar a pensarse que no se ha ocupado nadie de los otros focos corsarios de esta época: Chile, Costa Firme y México. Por lo general los estudios sobre Chile se han centrado sobre todo en la figura de Cochrane o en la del Almirante Blanco Encalada. Nosotros hemos obviado un tanto el corso chileno por la sencilla razón de haberse desarrollado tan sólo en la costa del Pacífico; no obstante, no lo hemos ignorado del todo y haremos una justa mención de las operaciones desarrolladas en aquella zona[35]. A este respecto hemos de citar un artículo encontrado en internet y firmado por Hamish I. Stewart Stokes y Claudio Cabello Pizarro en el que, de modo esquemático, abordan el papel jugado por los corsarios en la historia chilena; es interesante el enfoque que hacen del tema, ya que para nada se centran en Cochrane. Cierran este artículo con unas tablas donde citan los principales corsarios, el tipo de buque, su armamento, su propietario y las capturas realizadas por los mismos[36]

En el caso del Caribe, comprendiendo en esta zona tanto a México como a Costa Firme, el problema es bien distinto. La abundancia de textos que encontramos para el Río de la Plata se troca aquí por un desinterés casi total, roto tan sólo por las meritorias aportaciones de Oscar Cruz Barney y Johanna Lieselote von Grafenstein Gareis, del Instituto Mora, de México, para el corso mexicano. En el caso del primero de ellos, este abogado e historiador mexicano se acerca al estudio del corso desde una perspectiva

[34] Armada Argentina, Secretaría General Naval: *Historia marítima argentina*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1987.

[35] Sin ser un estudio específico sobre corso, Gaspar Pérez Turrado ha dedicado algún espacio a estas prácticas en aquella zona en su obra *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú* (Editorial naval, Madrid, 1996). En este libro aborda de un modo muy amplio las acciones de Cochrane y la respuesta por parte de las autoridades españolas en la costa del Pacífico.

jurídica, aunque sin descuidar la historia de tal práctica en aquella república[37]. La historia de la piratería y el corsarismo en el Caribe ya había sido abordada por este autor con anterioridad en un pequeño libro de 1999, referido a la llamada época dorada de la piratería, es decir, los siglos XVI y XVII[38]. En su estudio del corso marítimo en el México del XIX, su aproximación a la historia de tal práctica es muy breve y abarca el fenómeno en la guerra contra España por la Independencia, en la Guerra de Texas de 1836, así como en la contienda contra los EE.UU. en 1846 y a lo largo del Segundo Imperio mexicano; se aleja bastante de la forma en que escriben sobre este asunto sus colegas argentinos, norteamericanos y uruguayos, acercándose al asunto desde un punto de vista jurídico. No obstante, se trata de una obra de necesaria consulta y muestra importantes aportaciones.

Johanna von Grafenstein, durante la década de los noventa del pasado siglo publicó un par de capítulos de libros[39] en los que se acerca al estudio de los corsarios que operaron en el seno mexicano y la especial relación de los insurgentes novohispanos y caraqueños con los corsarios, contrabandistas y filibusteros procedentes de puertos norteamericanos. Analiza de manera sucinta los establecimientos corsarios y piráticos desperdigados por las aguas del Caribe y aborda algunas de sus prácticas, así como las redes de información creadas por los españoles en el interior de los Estados Unidos. Esta autora coincide en buena parte de nuestras hipótesis acerca del cese del corso y de su relación con las

---

[36] Stewart Stokes, H. I. Y Cabello Pizarro, C.: “*Los corsarios en la historia chilena*”, en la siguiente dirección de internet (URL) http://www.udec.cl/historia/art2-re7.htm

[37] Cruz Barney, O.: *El régimen jurídico del corso marítimo: El mundo indiano y el México del siglo XIX*. UNAM, México D.F. 1997.

[38] Cruz Barney, O.: *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700*. Oxford University Press, México D.F., 1999.

[39] Grafenstein Gareis, Johanna L. von: “Insurgencia y contrainsurgencia en el Golfo de México, 1812-1820”, en Virginia Guedea (coord.) *La Independencia de México y el proceso autonomista novohispano, 1808-1824"*. Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, Instituto Mora, México, pp. 185-227; y "Patriotas y piratas en un territorio en disputa, 1811-1819 " en Ana Rosa Suárez, (coord.) *Pragmatismo y principios, la relación conflictiva entre México y Estados Unidos, 1810-1942*. Instituto Mora, México, 1998, pp. 13-70.

negociaciones entre España y los Estados Unidos para la cesión de las Floridas. Lamentamos no haber tenido conocimiento de estos artículos en momentos anteriores y no, como nos ha ocurrido, una vez finalizada la redacción de este trabajo, lo cual nos hubiese permitido tratar de hacernos con algunas de las referencias bibliográficas citadas por esta investigadora mexicana; a la cual tenemos que agradecer la amabilidad de habernos enviado vía correo electrónico sus dos aportaciones sobre el corso.

En el caso de Costa Firme, pese a nuestro reiterado empeño no hemos encontrado obras que analicen o estudien el corso practicado desde Colombia o Venezuela. Nuestras búsquedas a través de Internet de obras de referencia en bibliotecas nacionales y universitarias de ambos países han sido casi del todo infructuosas. Rompe este desierto bibliográfico la Tesina leída en mayo de 2002 en la Universidad de Huelva por la investigadora venezolana María Elena Capriles Perdomo, en la que aborda la colaboración entre los liberales españoles y los corsarios hispanoamericanos después de la independencia de la Gran Colombia[40]. Un tema ya tocado por Serrano Mangas en un artículo de 1983 al que ya hemos aludido con anterioridad; esta investigadora recurre a documentación de diversos archivos españoles como el Histórico Nacional, de Simancas y el General de Indias entre otros y sin embargo, ignora buena parte de las publicaciones que sobre corsarismo se han hecho, de modo especial las que han incidido sobre los colombianos en la década de los veinte del siglo XIX. Por todo ello, pese a lo que de novedad supone esta tesina tenemos que considerar que aporta poco: en primer lugar, porque lo que a duras penas desarrolla en poco menos de doscientas páginas ya lo había analizado con gran

---

[40] Capriles Perdomo, Mª. E.: *Relaciones entre liberales españoles e hispanoamericanos. El corsarismo hispanoamericano en España después de la Independencia*. Tesina leída en la Universidad de Huelva en mayo de 2002, aun inédita.

acierto Serrano en su artículo casi veinte años antes; en segundo lugar porque, a pesar de las aportaciones documentales, pasa por alto la bibliografía existente; por último en tercer lugar, y no menos importante, en el epígrafe dedicado a la actitud de Bolívar ante los corsarios ignora por completo las manifestaciones hechas por el libertador con respecto a este asunto en 1819. Bien es cierto que su investigación se centra en el período que prosigue a la independencia, pero no hubiese estado de más que hubiese incidido sobre los antecedentes del corsarismo grancolombiano, los cuales, como ya hemos dicho, se remontan a 1814.

Al margen de esta novedosa tesina sólo hemos podido hallar obras biográficas centradas en las personas de Luis Aury y Luis Brión. De nuevo tenemos que dedicar unas líneas a expresar nuestro desencanto por el modo en que los historiadores de esas latitudes escriben sobre este tema, en el caso de Colombia y Venezuela (único que hemos hallado, por cierto) es Jaime Duarte French quien concita nuestras críticas; su obra *Los tres Luises del Caribe, ¿corsarios o libertadores?* es un ejemplo de cómo no se ha de escribir la historia. Por lo pronto, aun cuando emplea cuantiosas referencias a documentos y textos de otos autores, no indica la procedencia exacta de tales citas, el aparato crítico es un caos y no es nada accesible, tiende a confundir sus propias reflexiones con las de los protagonistas de su obra; en cuanto al contenido de la misma sólo podemos decir que aunque el texto se ha reeditado y, por tanto, ha podido ser revisado, continua siendo un alegato panegírico de muy cuestionable valor historiográfico; centrado en la persona del pirata y contrabandista Luis Aury, en quien este autor cree ver todas las virtudes posibles hasta convertirlo en un ser casi mítico.

Creemos que la omnipresente figura de Simón Bolívar y la importancia de las campañas terrestres llevadas a cabo tanto por los ejércitos comandados por éste como las

dirigidas en su contra por el general Morillo, han hecho pasar desapercibido un fenómeno muy interesante para el Caribe, cual era el corso ejercido por los colombianos, que se va a prolongar hasta bien mediada la década de los veinte, como nos demuestra el artículo ya citado de Fernando Serrano Mangas.

I.3. Metodología

Una investigación que, como la presente, aborda un tema de unas connotaciones internacionales, que abarca en sus intereses acontecimientos que se desarrollan en dos continentes, dos océanos y a lo largo de dos décadas, implica de modo necesario el uso y análisis de una documentación que puede llegar a ser ingente. El tipo de estudio que hemos efectuado se ha adentrado en todos los aspectos de la actividad corsaria: el económico, el bélico, el centrado en los usos náuticos, el diplomático y político y, también, el sociológico; por ello hemos tenido que aplicar herramientas del todo novedosas para nosotros. Sin embargo, si hay un elemento que define la dinámica de los primeros treinta años del siglo XIX éste no es otro que la guerra. Quizá pueda parecer una afirmación muy determinista el señalarla el principal elemento definidor de estos años (1792-1829), sobre todo si tratamos de englobar a toda la sociedad con tal definición; si, por el contrario, nos centramos sólo en un sector socioeconómico: el comercio, la guerra se convierte en el elemento determinante de la época. De esos treinta y siete años que median entre ambas fechas, más de veinte lo fueron de guerras. No olvidemos que la paralización de toda actividad comercial es uno de los principales objetivos en cualquier enfrentamiento bélico

Sin embargo, antes de adentrarnos en la descripción de las herramientas y el modo en que las hemos usado, cabe hacerse ahora preguntas que trataremos de contestar a lo largo de estas páginas, son cuestiones que parten de un hecho innegable: la intervención de

los corsarios en la lucha por la independencia hispanoamericana fue decisiva en el caso de Buenos Aires y mucho menor en el de Venezuela; su influencia se diluye en el caso del Uruguay, toda vez que la independencia de este país no fue sino consecuencia del enfrentamiento entre Argentina y Brasil, ya en las postrimerías de la década de los veinte del siglo XIX. Por otra parte, fueron un elemento coadyuvante de primer orden para acabar con el poder naval español en algunas zonas del territorio americano, contribuyeron a la desmoralización de los comerciantes; el aporte económico de sus presas sirvió para sostener en parte el esfuerzo bélico de los insurgentes y, por último, su presencia en las costas peninsulares hizo ver a los españoles que ese conflicto no era tan lejano como parecía.

Surgen así varios grandes temas que abordar:

1. La guerra en el mar, el combate a los corsarios y el desmantelamiento progresivo de la flota española.
2. El hundimiento del comercio, la destrucción de las relaciones comerciales y el contacto entre España y América.
3. La impunidad de los actos de los corsarios, la corrupción e ineficacia de la administración, así como el impacto psicológico de los ataques corsarios tanto entre los comerciantes y navieros, como entre los marinos de guerra y todas las gentes del mar (incluyendo aquí a poblaciones como Cádiz, que vivían casi en exclusiva del mar).

Sin embargo, en la construcción de estos tres grandes temas surgen muchas preguntas:

- ¿Por qué se recurre al empleo de corsarios en ambos bandos, tanto por parte de los gobiernos insurgentes como por parte de la metrópoli? ¿Por qué se deja en manos de particulares lo que debería ser el cometido de las respectivas marinas de guerra?

- ¿Cuál fue el alcance real de la intervención de los corsarios en las guerras de independencia?¿Se limitó a ser el coadyuvante a que hacíamos referencia antes?
- ¿Hasta qué punto la intervención de un gran contingente de corsarios de procedencia extranjera (norteamericanos e ingleses) sirvió para modificar las pautas de actuación de las autoridades españolas con respecto a la represión de los movimientos insurgentes?
- ¿Cuál fue la verdadera medida del impacto en la economía tanto peninsular como americana? ¿Hundieron ellos solos el comercio, como quiere hacer la historiografía americana, o sólo fueron un eslabón más en una cadena que arrancaba veinte años antes, desde los bloqueos ingleses de 1797?
- ¿Cómo influyeron las actuaciones de los corsarios en las relaciones de España con otras naciones, en espacial con algunos de los neutrales: Estados Unidos, Gran Bretaña, etc.?
- ¿Cómo modificaron, con su intervención, el nivel de seguridad en la navegación mundial?
- ¿Cuál fue la respuesta de los gobiernos españoles, tanto absolutistas como liberales, ante la amenaza? ¿Supieron tomar las decisiones adecuadas?

Afirmábamos antes que la influencia de los corsarios, en el caso de Buenos Aires fue decisiva, sin embargo, ésta se diluye un tanto debido al factor geográfico. Quizá, algunos de los factores que más contribuyeron a la disolución del poder español en el cono Sur y en el Río de la Plata en concreto, fueron su alejamiento de la Península y la gran capacidad de actuar de manera autónoma que habían demostrado en las invasiones británicas de 1806 y 1807. Lo cual nos lleva a plantearnos dos cuestiones más:

- ¿Fueron los corsarios, en el caso del Río de la Plata, el verdadero factor de desequilibrio en su enfrentamiento con la metrópoli por la independencia?
- ¿Existe un factor geográfico en el mayor o menor recurso a los corsarios?

Como dijésemos en el caso de su influencia en la independencia de Buenos Aires, Colombia, Uruguay o Venezuela, los efectos de la intervención de los corsarios son más que palpables en la política y en la economía españolas de entre 1815 y 1828. Por una parte, los corsarios contribuyeron a señalar las terribles flaquezas que sufría la Armada española, causadas tanto por las sucesivas derrotas a manos de los británicos en 1797, 1801 y 1805 como por la ineficacia e inacción de los gobernantes españoles. Podemos constatar a través de la documentación una cierta influencia en la economía a un nivel más reducido, nos referimos al impacto causado en el comercio y la navegación desde el puerto de Cádiz. Y, sobre todo, de su presencia en las costas peninsulares se extrae una importante conclusión: la terrible sensación de impunidad que reinaba entre muchos de los sectores afectados por sus ataques; nada ni nadie parecía poder poner coto a sus actos y cuando alguno de estos corsarios era atrapado no se ejercía el correspondiente castigo, lo cual fijaba aun más la imagen de delincuentes que operaban por encima de cualquier posibilidad de medida punitiva.

A otros niveles podemos constatar su influencia en la percepción que del problema de la pacificación americana tenía la sociedad, sobre todo a escala local de la ciudad de Cádiz: contamos con textos en los que diferentes sectores de la sociedad, sobre todo los comerciantes y los oficiales de la Real Armada destinados al Departamento de Cádiz, se dirigen de un modo más o menos severo y en demanda de cambios en la política a las autoridades.

En el caso de los comerciantes predomina un cierto componente de hipocresía por cuanto, si bien, su economía se veía dañada de manera seria por los ataques que los corsarios llevaban a cabo sobre sus embarcaciones en el entorno del puerto de Cádiz, por otra parte se lucraban con su participación en la Comisión de Reemplazos; criticaban la política seguida por el gobierno con respecto a América y su incapacidad para reconocer el statu quo y, sin embargo, participaban en el gran negocio de la reconquista americana prestando dinero.

Partimos de todas estas cuestiones para construir el edificio de nuestra argumentación, con una serie de hipótesis que, sin querer contestar por extenso a las preguntas antes planteadas, trataremos de demostrar a lo largo de la misma:

1. El corso no es un fenómeno aislado, es la consecuencia de un estado de guerra generalizada en el continente americano; surge como fruto de la debilidad en recursos bélicos presentada por las nacientes repúblicas y por la escasez de efectivos con que contaba la marina de guerra española en el momento álgido del proceso emancipador americano.
2. El corso, siendo como era un rival difuso y disperso, se convirtió sin pretenderlo en un enemigo que efectuaba ataques en apariencia coordinados a la perfección, obligando a la marina de guerra española a multiplicar sus esfuerzos. Ésta debía combatirlos por igual tanto en el Golfo de Cádiz como en todos aquellos otros frentes en los que había intereses españoles que salvaguardar. La pura casualidad hizo que estos ataques pudiesen parecer coordinados y convertirlos en un enfrentamiento global, sin embargo, nada más lejos de la realidad, ya que entre estos mismos corsarios llegaba a existir una

tremenda rivalidad que, en algunos casos, podía saldarse con brutales enfrentamientos por la posesión de un botín.

3. Los corsarios fueron un elemento clave no tanto por el alcance de sus acciones bélicas (no causaron daños desmesurados, sus éxitos se redujeron a episodios individuales, muy llamativos, pero sin dejar de ser anecdóticos) como por los efectos causados en la organización del tráfico comercial a través del Atlántico (hubo que retornar al desusado sistema de convoyes).
4. El impacto económico de sus acciones se centró en determinados puertos españoles, en especial Cádiz; otros puertos comenzaron su despegue en esos años (Málaga, Barcelona, etc.). Actuaron como un elemento coadyuvante en el descalabro económico provocado por la pérdida de mercados a raíz del desmantelamiento del imperio americano.
5. Su colaboración desestabilizó el equilibrio de poder en los océanos: España mantenía, a comienzos de las guerras de independencia, la superioridad naval que podía hacer que el resultado de la guerra no se inclinase con la misma facilidad del lado de los independentistas.
6. La intervención de los corsarios modificó en buena medida el trato mantenido por España con otras potencias, en especial con los Estados Unidos. La procedencia de los mismos era, de manera abrumadora, norteamericana y la tibieza con la que las autoridades de dicha república actuaron contra los mismos hizo que se dificultaran las relaciones hispano-norteamericanas, en especial, en lo tocante a la cesión de las Floridas. Al igual que España protestaba ante los Estados Unidos por la falta de control de esta nación sobre sus ciudadanos, muchos de ellos empleados como corsarios al servicio de los insurgentes, otras naciones, en especial los propios

Estados Unidos manifestaron reiteradas veces sus protestas, por parecidas circunstancias: la falta de mecanismos de control sobre los corsarios que actuaban a favor de España y sus intereses en el Caribe.

7. La seguridad en las comunicaciones marítimas quedó dañada durante bastante tiempo después de concluido el proceso emancipador. El gran número de corsarios que se unieron en todos los frentes y a todos los bandos en el conflicto hizo que, al concluir el mismo quedasen en situación precaria muchos marineros, tripulaciones completas que había fiado su beneficio a la perduración del mismo; hubo, pues, un renacimiento de la piratería a niveles desconocidos desde finales del siglo XVII. Este resurgir de la piratería reveló aun muchas más carencias y defectos de los gobiernos y de la Armada españoles; salieron a la luz, en primer lugar, la terrible situación de precariedad económica que vivía la Armada; en segundo lugar, la falta de visión de los gobernantes para la resolución de los problemas, éstos se mostraron incapaces de ver cuál era la verdadera solución del problema: el refuerzo inmediato de la marina de guerra. Por último, también afloró una consecuencia de todo ello: la venalidad de algunos oficiales, funcionarios y administradores, unos llevados por su angustiosa situación económica y otros movidos por su falta de escrúpulos, no dudaron en colaborar con los piratas para obtener algunas migajas de los beneficios.

Para analizar el corso insurgente podríamos haber seguido algunos modelos norteamericanos empleados para el estudio de su corsarismo en el ámbito de la guerra de 1812 o incluso en el de la Independencia de las Trece Colonias; sin embargo, aun cuando en los procesos de independencia y emancipación de Norteamérica y de la América hispana se dan algunos elementos comunes: guerra civil, apoyo de contingentes de tropas

extranjeras, empleo a gran escala de corsarios el resultado de ambos transcursos es bastante diferente; en el caso de Hispanoamérica produjo una ruptura total con la metrópoli; en el caso norteamericano, poco tiempo después de producirse el rompimiento de relaciones con Londres y la independencia se restableció el tráfico comercial entre los nacientes EE.UU. y su antiguo amo imperial. La fortaleza de estas relaciones fue puesta a prueba de nuevo en la guerra de 1812 y de nuevo, al acabar este conflicto se reanudó el comercio ente ambas potencias[41]. En el caso español el tráfico comercial no se reanudó sino hasta las postrimerías de la década de los treinta del XIX, siempre a niveles muy bajos. España y sus antiguas colonias no restablecieron sus relaciones de manera completa hasta la fundación de las grandes compañías navieras del siglo XIX: la Transatlántica, de Antonio López y la Martínez de Pinillos; dos empresas de vital importancia para la reactivación económica del puerto de Cádiz, ya en el último tercio del siglo XIX.

El gobierno español no comenzó a reconocer el nuevo statu quo de los estados independientes de la América Hispana sino hasta 1841, cuando establece relaciones diplomáticas normales con México. Aun así, estas relaciones (como todavía ocurre) discurrieron como un camino lleno de terribles baches: en 1861 España participó junto a Francia en la "aventura imperial" de México, en ese mismo año fue reincorporado Santo Domingo a la Corona española, y, por último, desde 1863 y hasta 1866 tuvo lugar la llamada Guerra del Pacífico contra Chile y Perú. Las relaciones diplomáticas con México estuvieron interrumpidas durante todo el período de la dictadura franquista y no se recuperaron hasta la Transición.

---

[41] Esta guerra *"... innecesaria, destructiva y a veces sangrienta y cruel"* se selló con la que, Paul Johnson, autor de los anteriores calificativos sobre la misma, califica como la paz *"... más decisiva y duradera en la historia del mundo"*, se refiere al Tratado de Gante, signado en los últimos días del año 1814. Paul Johnson: *El nacimiento del mundo moderno*. Javier Vergara Editor, Buenos Aires, 1992, pgs.: 21 y 44.

El conflicto durante el proceso emancipador fue bastante encanallado en algunas regiones como Costa Firme, donde se llegó a dictar la "guerra a muerte" por ambos bandos. Los excesos, la violencia desmedida y la represión ejercida con una brutalidad desusada fueron algunos de los matices que hacen diferente este conflicto de la independencia de los Estados Unidos. La obcecación y tozudez de los gobernantes españoles puede servir también para explicar la ruptura total de relaciones y la incapacidad para reconstruirlas.

I.3.1. Las herramientas

Hemos expuesto nuestras hipótesis de trabajo, a su demostración trataremos de llegar mediante el empleo de unas determinadas herramientas: textos, documentación, bibliografía y, sobre todo mediante la construcción de una base de datos que sirven para corroborar o, en el caso de algunos de los autores a los que hemos recurrido, refutar algunas de las afirmaciones que ellos realizan.

Los estudios sobre el corso que hemos analizado e incorporado a nuestro trabajo estudian aspectos muy determinados del mismo. De una parte los que se han dedicado al análisis de la legislación sobre corsarismo, y, de otra parte, aquellos que sólo han hecho una relación de las actividades de los mismos, analizando las implicaciones políticas y diplomáticas, eso sí, centrándose tan sólo en las actividades de los de una u otra nación, o en un momento determinado. Nuestra ya expresada intención, es la de ejecutar un estudio de conjunto: vamos a analizar la globalidad del corso insurgente, es decir el que ejercieron colombianos, mexicanos, chilenos, argentinos y orientales; en todo el período que va desde sus inicios a su conversión en pura y simple piratería en los comienzos de la década de los treinta del siglo XIX y sin dejar de lado ninguna de sus diferentes facetas.

Los pasos dados comenzaron con la revisión de algunas de las fuentes hemerográficas, con la finalidad de ir estableciendo un cierto esquema cronológico. Un armazón que se ajustaba, además, en su orden a las apariciones más próximas a nuestra ciudad de estos corsarios; es decir, efectuábamos un análisis desde una perspectiva peninsular, si bien esta visión se centraba en lo local ya que, en sus inicios, nos centrábamos en el área de la Bahía y el Golfo de Cádiz. Las propias noticias publicadas en estos primeros medios hemerográficos estudiados hicieron que nuestra mirada comenzara a lanzarse más allá del horizonte de las cinco o seis leguas que alcanzaba la vigilancia del vigía del puerto de Cádiz. Además, fue necesario comenzar a plantear la elaboración de dos bases de datos para facilitar nuestra tarea.

La primera y menos voluminosa de estas bases es la que recoge todos los avistamientos de buques corsarios efectuados por el vigía del puerto de Cádiz. En ella se recogen 108 hitos que comienzan el 27 de octubre de 1817 y que concluyen el 14 de septiembre de 1828. Este registro sólo opera con dos campos: la fecha del avistamiento y la descripción del mismo. Son datos de longitud, latitud, distancia, breves descripciones de los buques y sus movimientos, aspectos sospechosos de los mismos y poco más. Lo significativo de estos datos es la pura constatación de la peligrosa presencia de estos corsarios a escasa millas del puerto de Cádiz. A nuestro juicio, es destacable el hecho de que, siendo el *Diario Marítimo de Cádiz* y la *Lista Semanal de Buques*[42] dos medios muy usados por los investigadores de nuestra ciudad[43], no se haya puesto el acento sobre esta

[42] Estas dos fuentes seriadas, se hallan depositadas en la Biblioteca de Temas Gaditanos “Juvencio Maeztu” (BTG) de la Obra Sociocultural de Unicaja. Ambas publicaciones forman parte de una colección que, con algunas lagunas, va desde 1798 a 1908. Son fuentes de una gran importancia para el estudio de las comunicaciones marítimas, la economía, el transporte o incluso la meteorología.
[43] Gullón Abao, A. J. y Portela Miguélez, Mª. J.: "Los Partes Oficiales de Cádiz: Análisis y Posibilidades de una fuente (1890)", *Baluarte, 1*, Universidad de Cádiz, 1995

cuestión. Dicho de modo llano ¿a nadie le interesó ni le llamó la atención la continua presencia de buques corsarios enemigos capturando buques a la vista del puerto de Cádiz?

Vayamos desgranando, uno a uno, los pasos dados. Decíamos que la primera de nuestras bases de datos consistió en una recopilación de los diferentes avistamientos anotados por el vigía del puerto, esos datos, obtenidos de las dos publicaciones antes citadas, los pudimos completar con algunos más procedentes de otra publicación periódica local: el *Diario Mercantil de Cádiz*[44]; no son muchas las observaciones de corsarios insertas en las páginas del *Diario Mercantil*, ya que por lo general son transcripciones de las publicadas en el *Diario Marítimo*. A veces obteníamos algún dato más de los ya publicados o sólo corroborábamos lo dicho por este medio; sin embargo, logramos incorporar algunas inéditas para el caso vigía, no muchas, todo hay que decirlo.

Tanto el *Diario Marítimo* y la *Lista Semanal*, como el *Diario Mercantil de Cádiz* publicaban manifiestos de tripulantes, pasajeros o capitanes de otros buques que traían al puerto a prisioneros de buques capturados por los corsarios. En el caso del *Diario Mercantil* la información podía llegar a ser mucho más completa que en el caso de los periódicos “especializados”, veamos la causa. Los dos medios que agruparemos con la denominación de Partes del Vigía se limitaban a publicar aquello que el vigía veía y, por tanto, anotaba en su manuscrito que luego pasaba a imprenta. También recogían en sus páginas aquellos manifiestos a los que aludíamos en las líneas precedentes. En cambio, el *Diario Mercantil* publicaba todos esos manifiestos sólo que remitidos desde la Capitanía del Puerto, además de los que remitían otras capitanías: Barcelona, Cartagena, Ferrol, Sanlúcar, Málaga, etc.; otras informaciones se obtenían de corresponsales en Londres,

[44] La colección completa de este diario entre 1816 y 1832 se halla depositada en la Biblioteca Provincial de Cádiz (en adelante BPC)

Lisboa, Faro, Nueva York, etc. A veces reproducía artículos aparecidos en periódicos de otros lugares que llegaban hasta Cádiz: *The Times de Londres*, *Gibraltar Chronicle*, *Baltimore Niles Weekly Register*, *Le Moniteur Universa*l de París, sin olvidar las *Gacetas de Madrid*, La Habana y otros periódicos de Hispanoamérica que, muy de tarde en tarde, debido a las circunstancias de la guerra, llegaban a Cádiz o Gibraltar a bordo de barcos neutrales. Por si aun fuera poca la información ofrecida por el *Diario Mercantil*, éste nos ofrece la ventaja de publicar con relativa frecuencia las *Lloyd´s Lists*, la publicación periódica de la aseguradora marítima más importante. En ella se daban todo tipo de noticias sobre capturas, naufragios y combates, así como otras informaciones sobre los movimientos de los corsarios en el Río de la Plata o en el Caribe, por poner dos ejemplos. Por último, nos quedan los artículos comunicados, los remitidos y los anuncios del Consulado que aparecían en sus páginas, tres fuentes de información más, las dos primeras con la ventaja implícita de aportar opinión, visión subjetiva de los acontecimientos y no limitarse a la parca y desnuda narración de unos hechos.

Pues bien, con toda esta panoplia de fuentes de información decidimos diseñar otra base de datos más completa y exhaustiva que la primera. En este caso tenemos una mayor variedad de campos descriptivos: fecha de la captura, fuente informativa (*Diario Marítimo*, *Lista Semanal*, *Diario Mercantil*, Archivo General de la Marina, Listas del Lloyd’s y corresponsales en otros puertos); nombre del buque capturado, tipo de buque, nombre del capitán (este campo se incluye por la gran cantidad de buques con nombres iguales, nos ayuda a diferenciarlos); origen del buque y su destino, estos campos nos dan una idea de cuáles son las rutas más castigadas por la acción corsaria. Otro campo nos indica la localización posible de la captura, por lo general los capitanes dan este dato con mucha exactitud (latitud y longitud o, en su defecto, alguna referencia geográfica visible en la

costa más cercana). Otros campos de esta base de datos son: nombre del buque corsario, tipo de buque, bandera del mismo, es decir, bajo qué pabellón combatía; armamento del buque: número de cañones y carronadas, tripulantes, etc.; nombre del comandante corsario y, por último, un campo de notas, en el que recogemos las incidencias más importantes acontecidas durante la captura.

Esta base de datos recoge en torno a trescientos incidentes o capturas, la utilidad de la misma estriba en las múltiples posibilidades que ofrece esta herramienta: permite establecer estadísticas muy diversas, tales como períodos de mayor incidencia de ataques corsarios, número de capturas efectuadas por un mismo buque o comandante corsario, procedencia de los corsarios, "zonas de caza" preferentes para los corsarios, principales rutas de acción de los mismos; promedios de hombres y armas a bordo de los captores, en fin, como decimos, las posibilidades son muchas y variadas.

Nuestra base de datos sitúa en 303 el número de capturas. Aclaremos este punto, hablamos de capturas y no de presas como hacen Currier y Rodríguez y Arguindeguy, a nosotros nos interesan tanto los buques conducidos a puertos enemigos como los que son hundidos, destruidos, abandonados o puestos en libertad. Debemos aclarar también, que los registros que se incluyen en la base de datos abarcan un espacio de tiempo mayor, desde 1816 a 1829. A diferencia de los autores antes citados, los cuales se limitaban al corso de las Provincias Unidas y Artigas; nosotros ampliamos los márgenes e incluimos presas colombianas y mexicanas, así como algunos casos de piratería sin identificar. Asimismo, limitamos el espacio geográfico de las capturas a las aguas más cercanas a la Península Ibérica, siendo nuestro punto más lejano a ellas las Islas Azores.

La lista de fuentes hemerográficas empleadas no concluye con las ya citadas, otros periódicos empleados son el *Correo de Orinoco*, publicado en Angostura (Venezuela) entre

1818 y 1821, y la *Gaceta de Madrid*. Como podemos ver, la prensa juega un importante papel en cuanto al aporte de datos, sin embargo, no son sólo fuentes hemerográficas las que han aportado la base documental sobre la que hemos trabajado.

Documentación básica para conocer la dimensión real de los perjuicios causados por los corsarios insurgentes es la depositada en el Archivo General de la Marina, también conocido como Archivo Museo Don Álvaro de Bazán, en el Palacio del Marqués de Santa Cruz, Viso del Marqués, provincia de Ciudad Real. De esa documentación nos interesaba, de modo específico, la comprendida en la Sección de Corso y Presas. En ella se recogen todos los documentos referidos tanto a capturas efectuadas por corsarios españoles como buques españoles capturados por corsarios de otras nacionalidades, así como todos aquellos documentos que tengan relación con la práctica corsaria: solicitudes de patentes y patentes, protestas de capitanes capturados, comunicaciones entre los diferentes jefes de la Armada y sus superiores, etc. Es una documentación muy rica, que nos ha aportado bastante información, mucha de la cual desmitifica algunos supuestos, confirmando, en otros casos, noticias e informaciones obtenidas por medio de otras fuentes. Asimismo aporta visiones subjetivas por parte de los mandos de la Armada y nos amplía esa imagen de precariedad reiterada en la que vivía sumida la Marina de Guerra española desde los albores del reinado de Carlos IV.

En nuestro modesto juicio, creemos que el análisis de la documentación empleada en esta investigación puede servir para tirar por tierra afirmaciones difíciles de sostener y, esto es lamentable, sostenidas hasta la extenuación por los autores americanos, tanto del norte como del sur, que han estudiado este tema. Como hemos indicado ya reiteradas veces, el corso es un tema de gran alcance e interés para la historiografía de los países que lo promovieron durante el período de las guerras de independencia, esto ha ocasionado que,

gran parte de esa producción historiográfica posea un espeso barniz nacionalista, en un alarde, creemos que innecesario, de continua autoafirmación de la independencia e identidad nacionales. Afirmaciones que se rebaten a sí mismas y verdades a medias no contribuyen a nada y sólo pueden provocar reacciones nacionalistas de sentido opuesto, es decir, que tarde o temprano surja algún autor español que sin pararse a efectuar una autocrítica sobre el papel de España en este conflicto elabore un panegírico autoafirmativo.

¿A qué nos referimos cuando señalamos esas afirmaciones simples y carentes de fundamento? En los textos de estos autores llega a decirse con toda rotundidad que, por ejemplo, los excesos delo corso siempre fueron cometidos por el bando contrario (en este caso los españoles); o que las autoridades españolas nunca lograron tener un control efectivo sobre sus propios corsarios, cuando la mayor parte de los patentados por las repúblicas hispanoamericanas ni siquiera pisaban puertos del subcontinente suramericano para obtener tales documentos. Estos historiadores caen en el pecado referido antes de elaborar una Historia maniquea, con buenos y malos, sin tonos grises que la aproximen a la objetividad.

El análisis del corso hispanoamericano que nos propusimos es global, no queremos defender posturas propias o ajenas, partimos del hecho de que, en un momento como aquél, en un período de conflictos bélicos prolongados era normal que se cometiesen abusos y tropelías por ambos bandos. La Guerra de la Independencia española y las subsiguientes guerras de la independencia de las distintas repúblicas hispanoamericanas marcaron hitos en lo que a crueldad se refiere.

Los historiadores que se han dedicado al estudio del corso, ha caído en la trampa, las han aceptado como verdades irrefutables y se han empeñado en la glorificación de algunos personajes que, en algunos casos, hubiesen sido carne de presidio. Ocurría así en

los casos antes citados de Jaime Duarte French y su texto panegírico sobre Luis Aury y en la obra de Beraza dedicada a los corsarios de Artigas, héroes de dimensiones sobrehumanas para este autor.

Otro recurso al que hemos tenido que acudir con bastante frecuencia ante la falta de fuentes bibliográficas es la red, es decir, Internet. Hemos sometido a diversos buscadores y metabuscadores a continuas inquisiciones en busca de información sobre corsarios insurgentes. Estas búsquedas han sido fructíferas en algunos casos si bien no podemos decir que la información encontrada haya sido ingente.

Nos ha servido la red para localizar bibliografía dispersa por diferentes bibliotecas españolas. Así ha ocurrido con los libros de Beraza, Bealer, Currier y Duarte French, pero también ha sido un lugar en el que encontrar obras digitalizadas como nos ha sucedido con el libro ya citado de Carlos López Urrutia *Los insurgentes del sur* y también con el artículo de Stewart Stokes y Cabello Pizarro *Los corsarios en la historia chilena*[45], así como los artículos de Carlos Vidales *Las Antillas suecas y la Independencia hispanoamericana (1810-1830)* de 1995; Jean Piel "Evoluciones y mutaciones del Sistema Atlántico y de América Latina de 1820 a 1920"; así como la conferencia de 1937 de Molinari "Jorge Canning y la doctrina Monroe"[46].

Por medio de esta herramienta hemos logrado acceder a documentación depositada en el Archivo General Militar de Segovia. Gracias a la red hemos podido mantener un contacto casi diario con investigadores de otras latitudes como Ortiz Sotelo en Perú o con Cruz Barney en México, de la red hemos obtenido recursos que no hubiésemos encontrado en ninguna otra parte: biografías y páginas monográficas sobre alguno de los principales

[45] www.udec.cl/historia/art2-re7.htm

corsarios, como ocurre con los hermanos Laffite o Luis Aury, a quienes algunas personas y entidades de Texas han dedicado páginas de Internet, sorprende sobre todo el caso de los Laffite, para el estudio de los cuales se ha creado incluso una sociedad que edita una revista[47]. Ocurre otro tanto con Aury, a quien también en este espacio virtual se le ha creado una página monográfica (más bien hagiográfica)[48]. Hay demasiada información en la red, y ello obliga a un continuo discernimiento entre lo que puede aportar algo y lo que es simple palabrería. Como decíamos antes podemos pasar del ejemplo de los Laffite y la sociedad para su estudio o páginas que nos ofrecen links (enlaces) sobre piratería a construcciones hechas por particulares aficionados a la lectura de tebeos sobre piratas; son pues las ventajas y desventajas de la red de redes.

PARTE SEGUNDA: EL ESPACIO. EL TIEMPO. LOS HOMBRES Y LOS MEDIOS

II.1. El escenario

Al referirnos al escenario lo hacemos de un modo generalista, enmarcando dentro de esta denominación ya no un espacio geográfico, sino también un marco geopolítico y un contexto temporal. A este escenario salen, en consecuencia, unos actores a interpretar sus distintos roles movidos por diferentes intereses, no obstante, hemos centrado nuestra atención en estas líneas en lo referido de modo neto al escenario, esto es, al tiempo y el espacio.

---

46 Conferencia pronunciada el 21 de diciembre de 1937; disponible en la siguiente dirección electrónica (URL) http://www.desmemoria8m.com/molinari.htm

47 http://www.thelaffitesociety.com

48 http://www.louisaury.com

II.1.1. El contexto histórico: España y el mundo entre 1812 y 1828

Los años que van desde 1812 a 1828 son años de gran virulencia en la historia de España y, en general, del mundo occidental. Al comienzo del año las tropas de Napoleón aun están dispersas por todo el continente, había caído el mito de la invencibilidad del ejército francés, sin embargo, éste sigue siendo un potente enemigo. Un contrincante que dispara a diario sus cañones al otro lado de la bahía de Cádiz contra la ciudad que acoge dentro de sus murallas al grupo de hombres que elabora la constitución más liberal de su tiempo. Mientras los ejércitos de media Europa combatían al "tirano corso" con sus armas, este grupo de hombres aspiraban a doblegarle con un arma política, o al menos, contribuir a su derrota con esta Constitución.

Comienza el período, como dijimos, con los ejércitos napoleónicos campando más o menos victoriosos por Europa, con Inglaterra tratando de parar estas embestidas y con algunas naciones tratando de sacudirse su yugo: España, Portugal, Rusia... En América, las circunstancias invitaban a que las colonias se aprestasen a tomar las riendas de su propio destino. Ante el desconcierto provocado por la ausencia de autoridad por el secuestro en Bayona de la familia real española, la presencia de un rey intruso y la Regencia y las cortes constituyentes en una ciudad sitiada, las colonias optan entre declarar su independencia o permanecer leales a un confuso poder de la metrópoli.

Los acontecimientos precedentes habían convertido a las colonias en territorios independientes en la práctica; el bloqueo de Cádiz desde 1796 hasta 1802, había aportado a muchos de estos territorios la oportunidad de experimentar una situación de independencia económica. Los buques neutrales arribaron en masa a los puertos hispanoamericanos, se multiplicaron los contactos con los puertos de los EE.UU. y la ausencia de buques de la metrópoli fue la tónica general durante estos años. Otras situaciones previas, como el

ataque inglés al Río de la Plata, fueron importantes experimentos para el desarrollo de una entidad política propia, independiente de España para la toma de importantes decisiones.

¿Por qué 1812 y no otro año? No hay una explicación más lógica que otra, no hay una razón especial. Se trataba de hallar una fecha que actuase como hito señalizador, sin excluir que podamos retroceder, ni, por supuesto, avanzar. Consideramos que ese año marca un antes y un después en la historia de España y de la América española; señala el punto de no retorno en las relaciones de vinculación de gran parte de los territorios americanos a la metrópoli, un punto que se verá reforzado cuando, en 1814 Fernando VII proclame el retorno al *statu quo ante* a la invasión francesa. A partir de ese momento se precipitarán los acontecimientos que habrían de conducir a la independencia de la América española.

La España a caballo entre los siglos XVIII y XIX era aun una importante potencia europea, metrópoli colonial con inmensos territorios del otro lado del Atlántico, en el Índico y en el lejano Pacífico; traspasado el primer cuarto del XIX España quedó desprovista de todo el basamento de su política internacional y del sustento de su prosperidad económica. A este respecto afirma José Luis Comellas que, para cuando concluyó la Emancipación Americana, España sólo era una península excéntrica aislada en el extremo suroeste de Europa. Para este autor, el aislamiento internacional consiguiente a la pérdida de las colonias americanas dejó al país envuelto en querellas intestinas y falto de orientación al exterior durante 150 años, todo ello por incapacidad para hallar políticas alternativas[49].

---

[49] Comellas, J.L.: *Sevilla, Cádiz y América: el trasiego y el tráfico*, Málaga, 1992, pg.: 309.

Los acontecimientos que se sucedieron en España en la cronología que marcada por los años que ocupan las primeras décadas del XIX, fueron determinantes para el acontecer de una sociedad, asistimos a una aceleración del tiempo histórico, cambios drásticos en lo social motivados por las revoluciones americana y francesa; cambios que afectaron a las mentalidades y que se acentuaron con la revolución industrial. Esta aceleración del tiempo histórico, estos cambios en la moda, en el pensar y en el sentir, centrados en la sociedad gaditana de la época, los describe, a nuestro juicio, de manera brillante, Ramón Solís en su novela *Un siglo llama a la puerta*[50].

A nuestro juicio esa líneas de la obra de Solís muestran de un modo muy nítido esa aceleración a la que hacíamos alusión antes; esta extrapolación literaria se circunscribe de modo casi exclusivo a la moda, pero desde mediados del siglo XVIII el mundo cambia cada vez con más celeridad; en especial señalaremos un aspecto: la guerra se globaliza. Tal como lo vemos nosotros las primeras grandes guerras intercontinentales tuvieron lugar en el XVIII: la Guerra de los Siete Años, la Guerra de Independencia de los EE.UU., y, desde 1796 a 1812 Europa está en guerra contra la Francia republicana primero y, poco después contra su emperador Napoleón, una de las principales potencias de la época: el Reino Unido, llega a mantener dos grandes guerras al mismo tiempo durante un intervalo de tiempo de tres años: contra Napoleón en Europa y contra los EE.UU. en el Atlántico y el continente americano. Los enfrentamientos bélicos de esta época quizás pueden carecer de la globalidad de la guerra total que suponen los dos conflictos mundiales del siglo XX, ya que no existía la inmediatez

[50] "*Nunca habían estado tan separadas dos generaciones. Él recordaba haber visto a su padre, apenas hacía diez o doce años, con peluca blanca y casaca bordada. Ahora mismo, cuando lo recordaba, le parecía algo tan antiguo que ya pertenecía a la Historia ¡Cómo había cambiado todo en tan escaso tiempo! También las costumbres evolucionaban rápidamente, como las modas, como la política, como la ciencia. Él pertenecía a una generación nueva que tenía que modificar muchas cosas* [...] *Chano vislumbraba la importancia de aquellos años que le habían tocado vivir. La vida imponía unos nuevos derroteros. Se transformarían todas las costumbres como ya lo había hecho la moda, como se trastocaba la manera de gobernarse los pueblos*", Solís, R.: *Un siglo*

en los medios de telecomunicación propia de los de este siglo; esto podía impedir la unificación de criterios en un único mando que coordinase los diferentes frentes por todo el globo, pero, al igual que las conflagraciones de nuestro siglo, se combatió por tierra y mar, y en campos de batalla y frentes que distaban entre sí miles de kilómetros.

Por otra parte, debemos recordar que durante la Guerra de los Siete Años las batallas y los hechos de armas tuvieron lugar en varios continentes y en distintos océanos; fue una guerra global con los medios de la época, una puesta en práctica de métodos que habrían de ser empleados en las grandes guerras de principios del XIX. La Guerra de Independencia de los EE.UU. es un refinamiento de esos métodos ensayados en el conflicto de los siete años. Ambas conflagraciones sirvieron en el caso de España para reforzar la enemiga con Inglaterra. Por una errática política de alianzas España se verá envuelta en una espiral de conflictos que la desbordaron la sobrepasaron y que, a la salida de los cuales, la dejarían incapacitada por completo, no ya para afrontar e impedir la desintegración de su imperio, sino incluso para desactivar una amenaza menor como eran los corsarios que acosaban a mercantes y buques de guerra.

El final de la Guerra de Independencia de los EE.UU. sirvió para que el comercio español con América comenzase a recobrar el pulso perdido. Durante este conflicto, desde 1783 a 1793 se desarrolló un período de prosperidad para el comercio, el cual alcanzó su clímax en el año 1792 cuando se dieron cifras equiparables a las del siglo XVI; no obstante, un nuevo conflicto vendría a poner un hito de ruptura en este período. En ese momento se produjo la quiebra de la antigua alianza familiar borbónica con Francia, de ser aliados se pasó a combatir la amenaza que, para las monarquías europeas, suponía la existencia de una

llama a la puerta, Madrid, 1963, pg.:224-225.

república capaz de poner en el cadalso al que había sido su rey. Sin embargo, este conflicto, comprendido entre los años 1793-1795, como señala Herr: *"... hizo padecer a algunos sectores de la sociedad, pero no fue una catástrofe para la economía nacional"*[51].

En el caso de Cádiz, los sectores de la sociedad más afectados eran los que sostenían su economía. No obstante, hemos de señalar que para García Baquero[52] el período comprendido entre 1783 y 1796 es de tendencia alcista en el comercio ultramarino con base en Cádiz, pero con dos años de acusadas pérdidas que se correspondieron a los de 1793 y 1794; a esto hemos de añadir la opinión de Cuenca Esteban[53], quien señala que la generalidad del comercio marítimo español acusó el duro golpe de esta guerra. Hemos de tener presente que, a pesar del Decreto de Libre Comercio de 12 de Octubre de 1778, el puerto de Cádiz continuaba siendo el principal polo de atracción de la mayor parte de este comercio y así nos percataremos de como esta ciudad siempre resultó la principal afectada de cuantas guerras tuvieron el mar como principal escenario y el comercio como capital objetivo estratégico; para Cuenca las fuerzas que activaron el colapso del comercio marítimo español escapaban al control del país, de entre todos destacaba la enorme sucesión de guerras que mediaron entre 1792 y 1824[54].

Tras la conclusión del conflicto con Francia, de modo casi automático, comenzaría la larga guerra con Inglaterra. Un conflicto muy centrado en el mar, con dos partes 1796-1801 y 1804-1808, durante este enfrentamiento se edificarían algunas de las principales bases sobre las que se habría de asentar la inminente emancipación americana:

---

[51] Herr, R.: *España y la Revolución del siglo XVIII*, Madrid, 1988, p.:318-9.
[52] García Baquero, A.: *Comercio colonial...*, pg.:128.
[53] Cuenca Esteban, J.: "Comercio y hacienda en la caída del Imperio Español, 1778-1826", en Fontana, J.(ed. e int.): *La economía española al final del Antiguo Régimen, III. Comercio y Colonias*, Madrid, 1982, pg.: 392.
[54] Ibídem, p.: 393.

- al provocar el bloqueo del puerto de Cádiz, interrumpió el contacto con las colonias y obligó a decretar la posibilidad de comercio con los neutrales; si bien de modo temporal, España estaba otorgando a América un instrumento vital para aprender a ser independientes;
- la casi total aniquilación de la Armada Real en las batallas del Cabo de San Vicente (1797) y Trafalgar (1805), sustrajo a España del principal elemento coercitivo y de control sobre sus aguas circundantes y los territorios ultramarinos.

La pérdida temporal de los vínculos comerciales con América y la renuncia por dos años al monopolio provocaron que continuasen en expansión las relaciones directas entre puertos extranjeros e Hispanoamérica. Estos contactos directos se convirtieron ya en un río desbordado y, de esa manera, resultaba muy difícil para los comerciantes gaditanos realizar transacciones en igualdad de condiciones con otros puertos europeos y de la América Septentrional.

El primer golpe de lo que había de ser la acelerada carrera en la pérdida del Imperio Colonial español lo asestó Inglaterra. España y sus colonias resultaban una presa fácil para la que era, a fines del XVIII y principios del XIX, mejor marina de guerra del mundo no ya por su fuerza numérica sino por la calidad de sus mandos y la excelencia de sus métodos de entrenamiento. Agrias eran las quejas de Cosme Damián de Churruca al saber que, pese a sus esfuerzos, no se castigó a los responsables de la derrota de San Vicente, causa en la que él actuó como instructor y de la que se retiró al ser reclamado por Mazarredo para apara participar en el ataque a la escuadra inglesa que bloqueaba el Puerto de Cádiz[55]. Esta flotilla

---

[55] González-Ripoll Navarro, Mª. D.: *A las órdenes de las estrellas. (La vida del marino Cosme de Churruca y sus expediciones a América)*, Madrid, 1994, p.:164.

nunca atacaría a la inglesa y la paz con Inglaterra se firmaría, sin que en tres años la flota combinada franco-española saliese de Brest.

Otra consecuencia muy grave de la destrucción de la Armada española en la batalla de Trafalgar, fue que no sólo las costas peninsulares quedasen expuestas a los bloqueos británicos, sino que la comunicación con los territorios americanos quedaba interrumpida y con ella cualquier capacidad de remisión de refuerzos para participar en la defensa de aquellas colonias frente a posibles agresiones enemigas. Así sucedió cuando sir Home Popham al mando de 1600 hombres pertenecientes a la fuerza expedicionaria británica destinada a conquistar la colonia de El Cabo, sin recibir órdenes al respecto desde Londres, decidió desviarse y lanzarse sobre Buenos Aires, la cual sólo podía valerse ahora de sus propias fuerzas para la defensa[56].

Las tropas españolas siguiendo al virrey Sobremonte huyeron hasta Córdoba y fueron las fuerzas civiles las que, tras evaluar la situación y percibirse de la incapacidad temporal de la fuerza naval británica para apoyar a sus hombres en tierra, decidió devolver el golpe y enfrentarse a los "chaquetas rojas". Salieron victoriosos del combate logrando capturar al jefe de la división de tierra, el brigadier general Beresford y todos sus oficiales, amen de hacerse con un importante botín: todo el armamento de la fuerza expedicionaria, el cual sirvió para repeler el segundo intento de invasión por parte de los británicos en 1807[57]. El 3 de febrero de ese año 9000 soldados al mando del teniente general Whitelocke desembarcaron en Montevideo para a continuación dirigirse a Buenos Aires; allí lograron burlar a las fuerzas de

[56] Rock, D.: *Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Raúl Alfonsín*. Alianza. Madrid, 1988, pg.:112.

Liniers confirmado como capitán general interino tras el arresto y destierro por parte de la audiencia bonaerense del virrey Sobremonte; sin embargo fueron derrotados por las milicias dirigidas por Martín de Alzaga dentro de la ciudad[58]

Sin embargo, a partir de 1808, una vez que se produce la reversión de las alianzas y se abandona la égida francesa, surgen nuevas oportunidades, entonces la gran ventaja sobre todo para Cádiz, fue encontrarse con el puerto expedito para entradas y salidas sin el gran tapón que suponía la escuadra británica. El tráfico con América, antes tan dificultoso, se revitalizó. El comercio se mantuvo pero las relaciones políticas sufrirían un progresivo debilitamiento. La participación americana en la Cortes de Cádiz aportaría la asignatura política que aun le faltaba a América en su aprendizaje de independencia, ya iniciado durante la interrupción de las relaciones entre 1797 y 1799. En algunos casos, como ocurrió en el Plata, el aislamiento de la Península motivó que los habitantes de la región debieran hacer frente en solitario a los intentos de invasión británicos, en 1806 y 1807, de ambos salieron victoriosos los argentinos bajo el mando de Liniers y Martín de Alzaga, su idea de autosuficiencia se forjaba con fuerza y aun se reforzó cuando se produjo el vacío de poder en la metrópoli en 1808. Repeler dos invasiones británicas en el corto espacio de tiempo de seis meses aportó importantes enseñanzas y consecuencias a los habitantes del Río de la Plata y, por extensión a muchos de los de la América hispana; la defensa del territorio había sido llevada a cabo por las clases menos favorecidas enfrentándose de igual a igual a una de las más poderosas fuerzas expedicionarias; los jefes fueron designados por elección por los subordinados en una suerte de acto democrático; habían sido los habitantes y no España quien les defendió de una

[57] Ibídem, pg.: 113.
[58] Lynch, J.: *op. cit.*, pgs.: 46-47.

agresión extranjera; no querían cambiar un amo imperial por otro y, una vez que los criollos se vieron en el poder les gustó y no sería tan fácil conminarles a abandonarlo a favor de la autoridad metropolitana o virreinal.

Desde 1810 España no sólo combatía contra el francés invasor sino contra una serie de insurrecciones que se iniciaron en América en ese año y que, desde 1816, adquirieron una dinámica propia que concluiría en Ayacucho en 1824, manteniéndose una lucha sin cuartel, "guerra a muerte" en algunos casos, que llevaría la independencia política a la América Hispana, sujeta a partir de entonces por el dogal económico que le impusieron nuevas potencias como Gran Bretaña en un primer momento y, más tarde, los Estados Unidos.

Fue en torno a 1814 cuando los corsarios insurgentes comenzaron a hacerse patentes en diversos puntos del imperio español: en el estuario del Plata, en el golfo de México y en las costas de Chile y Perú, sin embargo, la amenaza aun estaba lejos de cobrar la vitalidad que tuvo en los años siguientes; cuando se incorporaron a la lucha los corsarios norteamericanos veteranos de la guerra de 1812 y muchos desertores ingleses y franceses, se vivió un salto cualitativo y cuantitativo, entonces salieron de sus estrechos márgenes de acción, comenzaron a operar en el Atlántico Norte, alcanzaron las costas de la Península Ibérica, llegaron a las Filipinas e, incluso, se dejaron ver por las lejanas posesiones españolas en la costa de California. Ninguno de estos corsarios dudó en intervenir en las aguas del Golfo de Cádiz, afrontar la bocana de la Bahía e incluso apresar buques a la vista de las baterías de la ciudad.

Todo ello era fruto de la impunidad que les permitía la inexistencia de una escuadra capaz de derrotarlos o, aun más sencillo, de intimidarlos o expulsarlos. En 1817 escribía José Justo de Salcedo, a la sazón teniente general de la Armada:

"... el perjuicio que los corsarios insurgentes causan en la época presente, al comercio marítimo español es de tal tamaño como lo prueba el apresamiento de una fragata de la compañía de Filipinas que regresaba ricamente cargada de aquellos dominios, y han conducido a Buenos Aires, y otra que han cogido casi a la vista de Cádiz, de cuyo puerto acababa de salir conduciendo al capitán general y al obispo de aquellas islas"[59].

En las palabras de este mando de la marina se percibe la amargura de quien ha vivido momentos mejores, del oficial que ve cómo el arma a la que ha entregado su vida se va deshaciendo por la desidia de los políticos. Son las palabras que firmarían muchos que, como él, algunos años antes habrían logrado eliminar la amenaza de los corsarios y mantener expeditas las rutas comerciales transoceánicas.

El proceso emancipador concluyó con el exterminio del comercio con América continental; sin embargo, quizás podría haber sucedido de otro modo; es decir, al igual que en el caso de los EE.UU., como dijimos antes, tras su independencia y la guerra de 1812, las relaciones económicas con Inglaterra, la antigua metrópoli, se mantuvieron[60]. No fue así en el caso de España y sus colonias. Desde 1815, en la monarquía absoluta había una clara intención de reconquista. En ese proceso participó de manera bastante activa el comercio gaditano; para tal fin aportaba sus barcos para el transporte de tropas y, sobre todo, su capital para costear tales empresas guerreras, y es que el objetivo primordial era el control efectivo sobre las colonias, sin soluciones intermedias.

No era sólo la monarquía absoluta la más interesada en el mantenimiento de los propios intereses en América. También, como indicábamos antes, se preocuparon los

---

[59] "Varios apuntes biográficos y sobre Marina del teniente general de la Armada D. Justo José de Salcedo, vocal del Consejo de Almirantazgo, caballero de la orden militar de Santiago y comendador de Montijo", en *Crónica Naval de España*, tomo X, 1859, p.: 57.

[60] *"Las relaciones de Estados Unidos con Gran Bretaña habían sido en todo momento difíciles desde 1783, pero nunca habían quedado realmente rotas. Gran Bretaña deseaba tener a Estados Unidos como mercado, no como competencia, y éste trataba de mejorar su posición en la economía-mundo"*; Wallerstein, I.: *El*

comerciantes ultramarinos por el rumbo que estaban tomando las colonias. El dominio del Consulado Gaditano sobre la Comisión de Arbitrios de Reemplazos, órgano de gestión en la organización de los contingentes militares despachados a las colonias hacía concebir a los comerciantes la idea de participar en la reconquista de América con un claro afán mercantil. Esta participación podía reportarles beneficios; el primero de todos y más importante era el mantenimiento de los mercados coloniales, además, podían aprovecharse de los negocios ocasionados por el abastecimiento a los ejércitos así como por el armado de buques de guerra y transporte; por último, no se debía descartar el beneficio que suponía para los comerciantes el convoyar sus propios mercantes en los desplazamientos de la marina de guerra española[61].

No se optó por el diálogo -un elemento, por otra parte, bastante inusual en las relaciones internacionales de esta época-. Se recurrió al enfrentamiento armado; como consecuencia de ello, las relaciones estuvieron interrumpidas hasta finales de la década de los treinta del XIX y no llegarían a recuperar su entera vitalidad hasta casi finales del mismo siglo, con motivo de la celebración del cuarto centenario del descubrimiento de América.

Entretanto, la España peninsular conocerá en carne propia conflictos civiles tales como los que se dan allende los mares. La vuelta en 1814 de Fernando VII supuso la abolición de la Constitución de 1812 y el retorno a la monarquía tradicional, sujeta a Dios, con el despotismo superpuesto a los Consejos. El país viviría en una continua quiebra económica, sometido a una política monetaria restrictiva. El "Deseado", como hemos indicado antes, confiaba en recuperar el imperio americano ya que sólo la plata americana podía salvarle de la bancarrota:

---

moderno sistema mundial. III La segunda era de gran expansión de la economía-mundo capitalista, 1730-1850. Siglo XXI, Madrid, 1999; pg.: 350.

[61] Malamud Rikles, C.D.: "La Comisión de Reemplazos de Cádiz y la financiación de la reconquista americana" en *Andalucía y América en el siglo XIX*, Sevilla, 1986, pp.: 317-347.

sólo un Estado solvente podía reconquistar América, era pues un círculo vicioso. El regreso de Fernando VII en 1814 trajo consigo la restauración de un crudo absolutismo cuya política, en palabras de John Lynch supuso para América *"... la b*ancarrota de las ideas y de la imaginación*"*[62], Sólo a partir de 1820, algunos liberales comenzaron a hablar de la inevitabilidad de la pérdida de aquellos territorios.

En 1818 comenzó el gobierno absolutista a reunir un ejército en Andalucía. La finalidad de estas tropas era la de servir de refuerzo al cuerpo expedicionario de Morillo. Acantonado mes tras mes en pueblos algo apartados de Cádiz por temor al contagio en la epidemia que, de nuevo sacudía a la ciudad, el ejército expedicionario estaba plagado de soldados renuentes a la idea de embarcarse hacia América se fue haciendo, poco a poco más permeable a las *"... ideas sublimes y generosas de sus oficiales"*[63] y también se fue haciendo receptivo al dinero que fluía desde el Río de la Plata, verdadero factor de cambio en la disposición de ánimo de los hombres dispuestos a embarcar. Regimientos enteros se contagiaron de los ideales revolucionarios y constitucionalistas, gracias a lo cual fue factible el triunfo del pronunciamiento de Riego**,** de los primeros días de Enero de 1820. Por otra parte, la idea y la voluntad fernandina de reconquistar América no era compartida por el pueblo, no era una causa que tuviese un amplio respaldo popular. Nadie entre los oficiales ni entre las tropas estaba presto a dejar su vida en América y mucho menos en territorios como Venezuela donde tanto el medio ambiente como los combates se mostraban bastante crueles.

La restauración de la Constitución de 1812 y el establecimiento de gobiernos liberales no bastaron para acabar con la precaria situación económica del país, ni tampoco sirvieron

[62] Lynch, J.: *Las revoluciones hispanoamericanas, 1808-1826*. Ariel, Barcelona, 2001, 8º ed., pg.: 204.
[63] Alcalá Galiano, A.: *Apuntes*, Madrid, 1955, p.: 330.

para pacificar el territorio. En el caso de Venezuela, donde las tropas comandadas por Morillo estaban siendo bastante eficaces en contener los avances de los independentistas, pudo llegar a firmarse un armisticio el 26 de Noviembre de 1826, debía durar seis meses, sin embargo su vida no llegó a la mitad de este tiempo.

Durante los tres años que gobernaron los liberales, tuvieron que luchar con denuedo por aniquilar el radicalismo en distintas regiones del país, combatir las guerrillas reaccionarias y mantener fiel a la Constitución a Fernando VII, quien no paró de intrigar con la finalidad de echarlos del poder. La revolución de 1820 supuso, además, la primera fisura en la estructura conservadora europea de 1815; la constitución de 1812 fue, por ejemplo, grito de guerra en Nápoles. Aun más, determinó en buena medida el armazón de las leyes constituyentes de las nuevas repúblicas independientes de América Latina. La incapacidad de la España liberal para dotarse de una eficaz política americana junto con su impotencia militar hizo que la independencia hispanoamericana cobrase cuerpo y adquiriese el vigor que las situaría como nuevas naciones en el contexto mundial de la época.

Los gobiernos liberales se sucederían, aunque no con tanta celeridad como los cambios ministeriales del período 1814-1820. En 1822 se logró la pacificación de los exaltados de las Cortes, triunfo precario, por otra parte. Pero en Julio de ese mismo año tuvo lugar la rebelión de la Guardia Real, intento de golpe de Estado inconcluso por la falta de valor de Fernando VII para encabezarlo y por la posterior derrota de la Guardia a manos de la milicia, cuerpo formado para la defensa del liberalismo y de la Constitución. A fines de ese año había comenzado la que denomina Raymond Carr *"Primera Guerra Civil Española"*[64].

El 7 de Abril de 1823 atravesaron la frontera pirenaica los Cien Mil Hijos de San Luis, su objetivo liberar al rey de España de sus "carceleros" liberales y acabar con el único foco

revolucionario que aún desafiaba al orden restaurado. El éxito militar de la expedición fue bastante rápido. Sólo encontraron las tropas francesas resistencia en algunas plazas fuertes como Barcelona, Pamplona, Alicante, Cartagena y, sobre todo, Cádiz, donde se refugiaron el Rey, las Cortes y el Gobierno hasta finales de Septiembre del mismo año, en que se entregó la ciudad a los invasores. Comenzaba para España la que conocemos como Década Ominosa.

Desde el momento en que recuperó el poder absoluto, Fernando se empeñó en una depuración a fondo de todos los que habían tenido alguna relación con el gobierno constitucional. Purga a la que ponía objeciones hasta el propio duque de Angulema, jefe de las tropas francesas de ocupación. El exilio de elementos liberales y su desplazamiento a puertos fuera del alcance de la represión absolutista como Gibraltar, Londres, la isla de Jersey o Lisboa contribuyó a facilitar el contacto entre éstos y los corsarios colombianos aun en guerra con España y a tratar de aunar esfuerzos en un vano intento de devolver el poder a los liberales. Esta atmósfera conspiradora se prolongó durante todo el período que los colombianos mantuvieron su presencia en las costas peninsulares, más o menos hasta 1828; sin que nada ni nadie lograse imponer un giro en la política fernandina hacia América y se intentase recuperar el pulso en las relaciones con las antiguas colonias.

Esta puede ser, de modo sesgado, un rápido resumen del período que les tocó vivir a los españoles de ese tiempo. Una temible sucesión de guerras que se cebaron con el comercio y con las relaciones con América como virus en un organismo debilitado; y que tuvieron clara traslación de sus consecuencias en la política y la hacienda de una nación que había perdido su rol histórico en el conjunto de las potencias mundiales.

.

[64] Carr, R.: *España 1808-1975*, Barcelona, 1988, pg.: 143.

El encabezamiento de este epígrafe hace alusión al mundo, sin embargo, como suele ocurrir en buena parte de la historiografía hemos caído en el típico error de asimilar el mundo a Occidente. Nuestro contexto histórico se limita a lo sucedido en esta parte de Europa y en el continente americano sin hacer distinciones entre la América española y los Estados Unidos, principales actores a la par que escenarios de los acontecimientos estudiados en este trabajo.

La interrelación entre ambos espacios es notoria toda vez que no es explicable la dimensión alcanzada por el corso insurgente sin la necesaria colaboración de elementos estadounidenses. Por otra parte, los intereses geoestratégicos y la ambición expansionista de unos recién nacidos Estados Unidos, actuaron como factores desequilibrantes y contrarréplicas frente a las repetidas reclamaciones del embajador español en aquella nación; las autoridades norteamericanas siempre trataron de vincular su status de neutralidad y su no-reconocimiento de la independencia de las provincias rebeldes de la América española al buen fin de las negociaciones en torno a la cesión de las Floridas.

En torno a 1812 los Estados Unidos se van a ver involucrados en una guerra transoceánica con su antigua metrópoli. Una guerra con una génesis difícil de explicar[65] y ante la cual la opinión pública de aquella nación se mostraba muy dividida: apoyada sin reservas por los republicanos y rechazada por los federalistas[66]; con un apoyo masivo de los

[65] Según Wallerstein, conforme fue creciendo el poderío marítimo británico y se iba quedando sin oposición los Estados unidos fueron reaccionando con gran irritación hacia las restricciones comerciales impuestas por su antigua metrópoli; al iniciarse las hostilidades en el continente europeo los Estados Unidos vieron una oportunidad de presionar a Gran Bretaña e incluso de conquistar Canadá. Este autor, plantea la posibilidad de que de haberse mantenido la paz entre Gran Bretaña y Francia no habría estallado la guerra anglo-norteamericana de 1812. Wallerstein, I.: *op. cit.*, pg.: 350.

[66] Según J. Q. Adams fue la insistencia británica en el derecho de visita de los barcos neutrales la principal causa de guerra, por lo general estas visitas solían acabar con la captura de marinos desertores británicos, en especial irlandeses. Wallerstein, I.: *op. cit.*, pg.: 350.

estados del Sur y del Oeste y con la decidida oposición de los estados de Nueva Inglaterra además de Nueva York y Nueva Jersey; estados, estos últimos, que basaban su prosperidad en el comercio trasatlántico y que veían en la guerra un obstáculo de difícil superación para sus economías. Como sucediera con las negociaciones para conseguir las Floridas, los norteamericanos expansionistas tenían puestas sus esperanzas en la guerra con Inglaterra como el único medio para conseguir anexionarse Canadá, objetivo que, sin embargo, no sería conseguido[67]; es más, los estadounidenses hacia 1814, una vez que los británicos se habían visto liberados de buena parte de los esfuerzos bélicos en la lucha contra Bonaparte, verían como sus enemigos ponían pie en territorio de la Unión. Su presencia les pudo retrotraer a las escenas vividas durante la guerra de independencia, al ver como los británicos incendiaban el Capitolio y la Casa Blanca en Washington e incluso se preparaban para asestar un golpe mortal en Nueva Orleáns, lo que les hubiese permitido hacerse con toda la Luisiana.

Esta batalla tuvo lugar justo después de haberse firmado la paz en diciembre de 1814, el llamado tratado de Gante que, en opinión de Paul Johnson, pasaría a convertirse en la más sólida alianza entre dos naciones[68]. No obstante este tratado[69] y la normalización de las relaciones entre ambos estados, se mantendría entre ambos una fuerte rivalidad por tratar de rellenar el espacio que dejaría España en la América independiente.

---

[67] Las provincias del litoral canadiense se alinearon con las posiciones antigubernamentales de Nueva Inglaterra, fervientes opositoras a la guerra; los francófonos, poco partidarios de la revolución francesa, no se mostraban animados ante la perspectiva de una alianza franco-estadounidense contra Gran Bretaña, todo lo cual conllevó que Canadá continuase siendo británico.

[68] Johnson, P.: *El nacimiento del mundo moderno*, Javier Vergara, Buenos Aires, 1992, pg.: 50.

[69] Según Wallerstein, todo lo que Gran Bretaña concedió a los Estados unidos en Gante fue el reconocimiento del derecho de los norteamericanos a expandirse hacia el oeste y hacia el sur (con el consiguiente perjuicio a España, que ya no contó con el apoyo británico en su reivindicación de la "españolidad" de las Floridas), y a tener una voz en el futuro desarrollo de la descolonización de América. Wallerstein, I.: *op. cit.*, pg.: 351.

Tras la presidencia de Madison y la guerra contra los ingleses, llegó la presidencia de Monroe, su programa, denominado por Henry Clay como el “sistema americano” tenía la clara intención de promover la prosperidad y acabar con la dependencia económica de la Unión, para lo cual propugnaba una serie de puntos:

- la protección arancelaria de una industria aun incipiente;
- la refundación de un banco nacional;
- ayudas federales para la mejora del transporte[70].

Es la época en la que los Estados Unidos se sumergen en un fuerte nacionalismo económico, un nacionalismo propio de la posguerra que vivía aquella nación, esta forma de actuación tuvo su plena expresión en la política exterior; al frente de la Secretaría de Estado situó Monroe al hombre que había llevado las negociaciones de paz con los ingleses, John Quincy Adams, expansionista cabal y uno de los primeros políticos en expresar la creencia en que la Providencia quería que los Estados Unidos poseyeran todo el subcontinente norteamericano; consideraba que la diplomacia era el mejor medio para acelerar tal fin.

Entre 1810 y 1813 EE.UU. había engullido la mayor parte de la Florida Occidental, siempre posibilitada esta ocupación por el casi nulo control español de la zona; esta situación también se daba en la Florida Oriental, lo cual hizo que ese territorio se convirtiese en refugio de proscritos blancos, negros huidos y base de los indios seminolas, amen de haber estado en el punto de mira de diversas expediciones corsarias (MacGregor y, sobre todo, Aury) dirigidas en especial contra la isla Amelia. A los estadounidenses les causaba la mayor irritación el hecho de que los mencionados seminolas se refugiasen en aquel territorio después de efectuar sus ataques contra ciudadanos norteamericanos.

[70] Jones, M. A.: *Historia de los Estados Unidos, 1607-1992*. Cátedra, Madrid, 2001, pg.: 103.

A partir de finales de 1817, amparándose en la vaguedad de las instrucciones recibidas para la persecución de los seminolas, el general Jackson, vencedor de la batalla de Nueva Orleáns, tomó varios fuertes españoles dentro de la Florida Oriental e incluso llegó a deponer al gobernador español[71]. A pesar de las protestas de Clay y Calhoun, Jackson contó con la inestimable protección del Secretario de Estado, que veía en las acciones del general un medio de ejercer aun más presión en las negociaciones con España para la cesión definitiva de las Floridas. Por otra parte, Monroe le concedió un apoyo tácito, pues conociendo por boca del propio general cuáles eran sus intenciones (actuar contra los españoles) no prohibió sus actos de manera específica. El 2 de junio de 1818 Jackson se dirigió por carta a Monroe solicitando una fragata para atacar Cuba, cuya posesión garantizaba en un breve plazo, fue en ese momento cuando el presidente se opuso a apoyar de modo explícito al general[72].

A pesar de las reticencias presidenciales, la forma de actuar de Jackson, beneficiosa para los intereses de los Estados Unidos e incardinada dentro de la doctrina del Destino Manifiesto, fue ratificada por el Congreso de los EE.UU. cuando el 8 de febrero de 1819 fue rechazada una moción de censura contra el general por la ocupación del territorio español; tierras que fueron incorporadas formalmente a la república el 17 de julio de 1821.

¿Cuándo vuelven los Estados Unidos sus ojos hacia los territorios españoles del centro y sur del continente? Pues en el justo momento en que las negociaciones con España para la cesión de la Florida Oriental, a pesar del tratado Onís-Adams, se atascan, se empantanan y no se llega a acuerdo definitivo alguno. Reacio Monroe a enemistarse con España seguía

---

[71] Según Wallerstein, España nunca logró integrar la Luisiana ni las Floridas en su propio sistema colonial, lo cual presagió la pérdida de ambas colonias en 1815 y 1819, respectivamente, a favor de los Estados Unidos. Wallerstein, I.: *op. cit.*; pg.: 326.
[72] Johnson, P., *op. cit.*, pg.: 54.

sin reconocer los gobiernos independientes americanos. Dos eslabones más en esta cadena son la formación de la Santa Alianza y sus intervenciones en Italia y España, así como el ukase zarista de 1821 extendiendo los límites de la colonización rusa hasta el territorio de Oregón. En esos momentos, en torno a 1822, tanto Adams como el presidente entendieron la necesidad de crear un verdadero frente estadounidense de oposición a cualquier clase de intervención europea en el "hemisferio occidental".

Movidos por consideraciones diferentes a las de los norteamericanos, los británicos trataban de impedir a toda costa el restablecimiento del poderío español en el continente americano; eran ellos los herederos económicos del desmantelamiento del imperio español y no estaban dispuestos, bajo ningún concepto, a perder las ventajas obtenidas con esa situación. En agosto de 1823, el premier Canning propuso una protesta conjunta anglo-norteamericana[73], protesta que pese al apoyo del presidente Monroe y de los ex presidentes Jefferson y Madison fue desechada por Adams, quien, considerando que los británicos se opondrían a una intervención europea para restaurar el imperio español de cualquier manera, propuso que los EE.UU. actuasen de manera unilateral. Fue en ese momento cuando Monroe, en su discurso al Congreso de 2 de diciembre de 1823, expuso las líneas básicas de la doctrina política que lleva su nombre:

- dos hemisferios separados: el oriental (el Viejo Mundo) y el occidental (el Nuevo Mundo);
- el continente americano (hemisferio occidental) pasaba a ser una zona prohibida para colonizaciones futuras;

[73] Jones, M. A., *op. cit.*, pg.: 107.

- las intervenciones europeas en el Nuevo Mundo serían interpretadas como actos de hostilidad hacia los Estados Unidos[74].

Mas al sur de los Estados Unidos, en la llamada América Hispana, a finales de la primera década del XIX se vivía en la incertidumbre. La metrópoli, ocupada por los franceses carecía de poder para ejercer un claro control sobre un territorio tan vasto, el poder era ejercido por una regencia; al mismo tiempo, una asamblea constituyente trataba de elaborar un código constitucional que dotase a las Españas de un nuevo orden en lo político, en lo civil, en lo económico y, a fin de cuentas, en las relaciones entre la metrópoli y las que hasta ese preciso instante eran sus colonias.

¿Tenían que someterse los territorios americanos a un poder cuya existencia no estaba garantizada? En ausencia del rey, secuestrado por los franceses ¿debía mantenerse la lealtad a una regencia y participar en la elaboración de la nueva constitución de las Españas? Este era el debate que se vivía en esos territorios nunca antes tan alejados de la metrópoli. Estas dudas quedaron resueltas de una manera más que abrupta con el regreso de Fernando VII, la abolición de la constitución de 1812 y el retorno al status quo anterior a la invasión francesa. Los independentistas que hasta ese momento habían frenado sus pretensiones vuelven a desatar la lucha contra el poder de la metrópoli y todo se enmarca ya en una espiral que desembocará en Ayacucho en 1824.

El camino hacia la independencia de la América Hispana se pergeñaba desde que se empezaron a introducir las reformas administrativas borbónicas, las cuales, según Lynch[75], estaban destinadas a crear un segundo imperio alejado de la inercia en la que había estado

[74] Ibídem.
[75] Lynch, *op. cit.*, pgs.: 12-29.

sumida la América hispana durante todo el XVII y parte del XVIII. Sin embargo, si hubo una medida legislativa que fuese el coadyuvante necesario para desencadenar la cascada que fue el movimiento emancipador americano ésta fue el permiso para el comercio de neutrales de 1797. Este decreto de 18 de noviembre fue revocado a los dieciocho meses de su promulgación, no obstante, nadie hizo caso y éste comercio llevado a cabo por los neutrales se mantuvo y aun se prolongó; fue el verdadero forjador de la independencia económica americana y sirvió para liquidar el monopolio comercial español entre 1797 y 1801. La sucesión de guerras en la que se vio envuelta la metrópoli debido a su política de alianzas hizo que de nuevo volvieran a amansarse las aguas y se reanudase el contacto comercial ente América y la metrópoli en el breve lapso que va desde 1802 a 1804.

La corriente que conducía a la independencia de América se movía en gran parte gracias a los impulsos que producían acontecimientos que se desarrollaban en Europa. En 1805 se produjo de nuevo la ruptura de las relaciones de España con sus colonias. Una batalla naval frente a las playas de Conil y Vejer, en línea con el cabo de Trafalgar, iba a producir un daño irreparable en el tráfico comercial de la metrópoli con América, de nuevo los acontecimientos europeos se imponían sobre la necesidad de mantener el flujo con el otro lado del Atlántico. El descenso en las exportaciones desde Cádiz fue de un 85 % en comparación con las del año anterior[76]. De nuevo, tras la derrota de Trafalgar, España se veía sumida en la incertidumbre y en la necesidad de mantener vivo el contacto comercial con América, varios eran los grupos de presión que trataban de imponer sus criterios: el propio gobierno central cuya supervivencia financiera se basaba en las rentas coloniales; los exportadores de los principales puertos y regiones comerciantes (como Cádiz) que exigían el restablecimiento del monopolio del mercado, y, por último, las colonias las cuales

necesitaban mantener el comercio y el abastecimiento (sin importar con quien, como ya se demostró en 1797). De nuevo se autorizó el comercio de neutrales, sin embargo, estos contactos comerciales se estaban produciendo al margen de la ley, el contrabando era ya una constante en áreas como el Caribe. En 1807, el 60 % del total de las importaciones de Veracruz se efectuaba a través de buques neutrales, con las exportaciones este porcentaje se disparaba hasta el 95 %, del cual la plata representaba el 80 %[77].

Mientras tanto, a pesar del alejamiento de la metrópoli a causa de los conflictos en Europa, algunos territorios americanos estaban manifestando una capacidad inusitada para afrontar con éxito situaciones en las que hubiese sido necesaria una mayor capacidad de reacción por parte de la metrópoli, como fue el caso ya comentado de las invasiones del Río de la Plata por parte de tropas inglesas. Fue un nuevo suceso o acontecimiento en Europa el que proporcionaría el espaldarazo definitivo en la lucha por la independencia en América: la ocupación francesa de España y el secuestro del rey en Bayona forzarían la situación de indefinición administrativa y caos gubernativo necesarios para plantear a los americanos lo superfluo de su unión con una metrópoli que no atendía sus necesidades; distante cada vez más de unos territorios que pedían dejar de ser colonias y establecer una relación más paritaria con España.

Parecía que la vía hacia esa nueva relación se iniciaba con el decreto de la Junta Central de enero de 1809 que establecía que los territorios americanos no eran colonias sino parte integrante de las Españas con derechos de ser representados en las Cortes. Pero este camino se truncó durante el proceso constituyente, ya que aun cuando se reconocía el derecho de representación de los territorios americanos ésta no se establecía en una relación de igual a

[76] Ibídem, pg.: 38.
[77] Ibídem, pgs.: 38-39.

igual con la península[78]; por otra parte, aun cuando se prometían reformas éstas no pasaban por establecer la libertad de comercio. La conclusión que de este tratamiento extraían los americanos era que los liberales de las cortes de Cádiz eran tan imperialistas como los conservadores[79]. El definitivo regreso de Fernando VII y el abandono de la constitución de 1812 acabarían por difuminar cualquier intento de establecer una relación más o menos paritaria con América.

Hasta ahora hemos hablado de la influencia de los acontecimientos en Europa en la carrera hacia la independencia de la América Hispana, sin embargo, no podemos dejar de lado otro tipo de influencias: las revoluciones norteamericana y francesa, la revuelta de los esclavos en Haití y la independencia de esta isla; así como el influjo de diversos pensadores políticos: Voltaire, Rousseau, Adams o Franklin, cuyas obras y discursos traducidos o sin traducir circulaban entre el estrato social más alto de las colonias: los criollos. Las familias más poderosas tenían la posibilidad de enviar a sus hijos a formarse a otros países; sobre todo las élites comerciales de las principales ciudades portuarias y exportadoras, como ocurría con la burguesía de negocios en Cádiz, consideraban muy importante la formación en las principales capitales financieras del mundo de alguno de sus hijos. Esa presencia en el exterior posibilitaba asimismo la permeabilidad hacia nuevas ideas políticas diferentes de las que se respiraban en el propio medio ambiente.

Esa posibilidad de formarse en el extranjero así como la mayor permisividad otorgada gracias al comercio de neutrales produjeron un mayor contacto con los recién

[78] *"Bajo el sistema existente, los españoles europeos sobrepasaban en número a los americanos en una proporción de 3 a 1, en tanto que bajo una representación 'equitativa', el Nuevo Mundo ganaría una ventaja de 3 a 2"*, Rodríguez O., J. E.: *La independencia de la América española*. Fondo de Cultura Económica, México D. F., 1996, pg.: 109; España contaba con una población de 10 millones de habitantes siendo la de América de unos 16, si se aceptaban los discutidos datos de Humboldt.

independizados Estados Unidos, un espejo en el que querían mirarse todos aquellos que aspiraban a llevar la independencia a sus países. La influencia de esta república en la construcción de un andamiaje ideológico que ayudase a construir la independencia de la América Hispana fue mucho mayor que la que pudiese haber ejercido la revolución francesa, los pensadores europeos o incluso la independencia de Haití; una influencia, la estadounidense, que según Lynch fue mucho más *"benéfica y duradera"*[80].

La filosofía, los discursos e incluso la doctrina política sólo mostraba a los independentistas hispanoamericanos soluciones que quedaban bastante lejos, sin embargo, la propia existencia de los Estados Unidos colocaba ante sus ojos un ejemplo bastante tangible de lo que querían llegar a ser; un ejemplo que se volvía incluso más poderoso durante la guerra de 1812 al ver que esa república era capaz de medirse de igual a igual con su anterior metrópoli en una guerra que podría hacer que los Estados Unidos creciesen en territorios mediante la anexión de Canadá.

En 1810, la Junta local de Caracas, en nombre de la lealtad a Fernando VII negó de manera explícita la autoridad de la regencia, sucesora de la Junta de Cádiz, esta decisión tenía sus paralelos en Buenos Aires, Quito, Chile..., todos establecían juntas locales en nombre de la lealtad al rey secuestrado en Bayona; la duda ante un triunfo de los franceses en España era persistente y se podía llegar a pensar que incluso la regencia pudiese estar dominada por éstos.

Algunos historiadores, en su mayoría hispanoamericanos, arguyen que las proclamaciones de estas juntas leales a Fernando VII y autónomas del poder metropolitano

---

[79] Lynch, *op. cit.*, pg.: 39.
[80] Ibídem, pg.: 33.

enmascararían la verdadera intención de estos movimientos, que no era otra que la de la consecución de la independencia, sin embargo, como afirma Jaime E. Rodríguez son muchas las pruebas que echan por tierra tal afirmación: entre otras razones porque no sólo se juró lealtad al monarca, sino que incluso se le invitó a gobernar[81]; los gobiernos locales americanos se basaban en la "constitución" americana no escrita que acordaba un pacto directo entre los distintos reinos y el monarca[82]. Al tiempo, Buenos Aires, Chile y México se sumían en revueltas y movimientos revolucionarios, estos territorios declararon sus puertos abiertos al libre comercio. La América Hispana comenzaba a marcar distancias con España; aun participando en las Cortes que elaboraban la nueva constitución que habría de regir las Españas, los españoles de América ponían en claro que sus aspiraciones no pasaban de manera necesaria por el mismo camino que las de los españoles de Europa[83]. Los franceses privaban a los españoles de ambas orillas de sus legítimos gobernantes: los Borbones; salvo excepciones nadie aprobaba el gobierno que Bonaparte había impuesto en España y los americanos de los liberales, que ya les habían dado muestras, durante el proceso constituyente, de diferencias en el trato entre los peninsulares y los americanos[84].

---

[81] Rodríguez O., *op. cit.*, pg.. 132.

[82] Una relación muy parecida a la esgrimida hoy día por los nacionalistas vascos, quienes tratan de establecer que por encima de su propio gobierno autónomo sólo se situaría la autoridad del jefe de Estado.

[83] Afirma Timothy Anna que *"... el principal efecto del primer experimento de España en reforma parlamentaria y constitucional durante los años comprendidos entre 1810 y 1814 al amparo de las Cortes y la Constitución fue que reveló a los americanos la esencia de su posición como súbditos coloniales;* [...] *quedó claro que las Cortes y la Constitución de Cádiz no hicieron nada para resolver la crisis americana* [...]. *La mayor debilidad de la Constitución era* [...] *el modo en que trataba el vasto imperio como un monolito";* Anna, T.: *The fall of the Royal Goverment in México City*. Lincoln-Londres, Universtity of Nebraska Press, 1978, cfr.: Hamnett, B.: *Historia de México*, Cambridge University Press, Madrid, 2001, pg.:158.

[84] Según Rodríguez O. las decisiones de la Regencia e incluso de las Cortes se veían mediatizadas por el poderoso influjo de los comerciantes gaditanos, no en vano ambos organismos dependían, para su supervivencia de los impuestos recaudados en Cádiz; esta élite comercial se encargaba además de manejar todas las transferencias de fondos provenientes del Nuevo Mundo; los comerciantes españoles establecidos en América y los gaditanos se mantenían en estrecho contacto, ambos eran de la opinión de que era necesario sostener el poder imperial, el tan traído liberalismo gaditano no alcanzaba a las opiniones sobre la política americana, siendo totalmente contrarios a la igualdad entre los ciudadanos de ambas orillas del Atlántico; Rodríguez O.: *op. cit.*, pgs.: 102-103.

La solución pasaba por la ruptura o por un mayor entendimiento entre los españoles de Europa y los de las Américas, de las dos opciones, fuese por la propia obstinación o por la obcecación de Fernando VII acabó triunfando la rupturista y, como dice Lynch, *"la revolución recorrió el subcontinente"*[85].

En el sur del continente americano el movimiento revolucionario avanzó más rápido, beneficiándose además del cambio en la estrategia de reconquista por parte del gobierno absolutista; quien decidió en 1815, cuando la expedición se hallaba ya en alta mar, que las tropas comandadas por el general Morillo se dirigiesen a la Costa Firme en lugar del Río de la Plata, como deseaban la totalidad de los comerciantes de Cádiz financiadores de dicha expedición, quienes veían en el puerto de Buenos Aires las bases de una nueva prosperidad. Tanto en el sur, libre de las tropas realistas como en el norte, sometida a una constante lucha contra las huestes de Morillo, los neogranadinos y los rioplatenses se vieron atenazados por constantes luchas fratricidas en las que los bandos enfrentados dirimían a quien debía corresponder el poder que dejaban las autoridades metropolitanas. La revolución social se veía contrarrestada por un importante movimiento contrarrevolucionario que conducía al establecimiento de un poder conservador.

Nariño, patriota neogranadino, dijo refiriéndose a los esfuerzos españoles por no perder el control de América:

"... hay amenazas por todas partes. Los españoles se mueven para recobrar su colonia ¿Y nosotros cómo estamos?¡Dios lo sabe! Cacareando y alborotando al mundo con un solo huevo que hemos puesto [...] *Que no se engañen; somos insurgentes, rebeldes traidores; y a los traidores, a los insurgentes y rebeldes se les castiga como a tales. Desengáñense los hipócritas nos rodean; caerán sin misericordia bajo la espada de la venganza, porque nuestros conquistadores no vendrán a disputar con palabras con nosotros, sino que segarán esas dos hierbas sin detenerse a examinar a apartar la buena de la mala: morirán*

[85] Lynch, *op. cit.*, pg.: 39.

todos y el que sobreviva, sólo conservará su miserable existencia para llorar el padre, el hermano, el hijo o al marido"[86].

No se equivocaba Nariño, en febrero de 1815 cruzó el Atlántico el mayor contingente de tropas jamás enviado por la metrópoli a sus colonias: cuarenta y dos transportes y ocho buques de guerra con más de diez mil hombres, reforzarían a las tropas ya establecidas en América y, de paso, se sacaría de la península una gran masa de tropas sin ocupación tras la derrota de Napoleón. Una idea más clara de la magnitud de esta expedición nos la da el hecho de que la misma consumió todos los elementos de transporte disponibles[87].

Las primeras operaciones de estas tropas tras su desembarco en Santa Marta el 22 de julio se dirigieron contra Isla Margarita y a poner sitio a Cartagena[88] el 20 de agosto, ciudad que fue rendida por hambre tres meses después; con el fin de evitar caer en manos españolas, el gobernador de la plaza, Castillo ofreció el 13 de octubre a Gran Bretaña poner la ciudad bajo su soberanía. Esta acción motivó que la oficialidad bajo su mando se amotinase y lo destituyese, entre estos oficiales se contaban Soublette, Sucre y Bermúdez. La rendición se produjo el 5 de diciembre, poco antes centenares de independentistas pudieron escapar a las Antillas gracias a las seis goletas que puso a su disposición el corsario Luis Aury

Desde ese momento se desencadenaron una serie de acontecimientos que acabarían por destrozar de manera definitiva cualquier intento de reconciliación. Le guerra fue desde ese momento el único elemento de relación entre la metrópoli y las colonias. Se declaró la

[86] Cfr.: Guerra Vilaboy, S.: *El dilema de la Independencia: Las luchas sociales en la emancipación latinoamericana (1790-1826).* Ediciones Fundación Universidad Central, Santafé de Bogotá, 2000 2ª ed., pg.: 157.
[87] Vide en Apéndices relación de buques participantes en la expedición.
[88] El interés por hacerse con esta plaza estribaba en que era el centro del comercio de Nueva Granada, habiéndose visto favorecida por la afluencia de capitales introducidos en gran medida por los corsarios al servicio de los independentistas y también por el tráfico comercial ejercido por los contrabandistas procedentes de puertos del sur y este de los Estados Unidos.

guerra a muerte. Y tanto unos como otros trataron de extraer recursos de donde no los había para intentar acabar España con las aspiraciones de libertad de las colonias y éstas con las ansias de Fernando VII de reconstruir el imperio.

En torno a 1812 los ejércitos franceses en Europa estaban conociendo el más triste reverso de la medalla, derrotados en la Península Ibérica y en Rusia, iniciaban una larga retirada que habría de conducir, en primer lugar al exilio en la isla de Elba y, en segundo lugar, al retorno del "tirano corso", los cien días, la derrota de Waterloo y, por último y definitivo, el destierro a Santa Elena. Esta derrota conllevaba muchos cambios en los países ocupados por los franceses, entre ellos España y Portugal. Algunos procesos revolucionarios, en especial el desarrollado en España durante la Guerra de la Independencia, provocarían una dura reacción por parte de las naciones vencedoras, a partir del Congreso de Viena en 1815 y de manera más acentuada en los congresos de Aquisgrán y Verona; desde los que se establecerían instrumentos para controlar los "peligrosos" movimientos liberales que bullían en diversos puntos de Europa.

Como un peligroso movimiento revolucionario trataba de presentar Fernando VII los acontecimientos en América, primero a Inglaterra[89] y, después, a los países de la Santa Alianza, siempre intentando conseguir el apoyo de estas naciones para el sometimiento de los insurgentes y el retorno al *statu quo ante*. Desde 1814 el monarca español buscaba la colaboración inglesa para sojuzgar las rebeliones en América y a cambio de una ayuda eficaz estaba dispuesto a hacer importantes concesiones mercantiles. Sin embargo,

[89] De hecho, Malamud, afirma que en los inicios de la insurgencia americana, España negoció (y, por supuesto, no logró) el apoyo británico para armar expediciones a Montevideo. Malamud Rikles, C. D.: "La Comisión de Reemplazos de Cádiz y la financiación de la Reconquista Americana" en *Andalucía y América en el siglo XIX. Actas de las V Jornadas de Andalucía y América*. CSIC, Sevilla, 1986, pg.: 321.

Inglaterra se veía a sí misma más en un papel de mediador que en el de participe en la represión y así lo hizo saber al gobierno español, indicando que sólo intervendría en tareas de intermediación con dos condiciones *sine qua non*:

- exclusión del uso de la fuerza;
- apertura del comercio americano a todas las naciones.

Condiciones ambas que entraban en colisión frontal con las directrices seguidas por el gobierno español en su empeño de reconquistar la América española. La última de estas condiciones era, por otra parte, la más temida por el más importante grupo de presión español: los comerciantes gaditanos; con tal petición por parte de los ingleses se veían tiradas por tierra todas sus aspiraciones de mantener un cierto control monopolístico de los intercambios con América. Ya hemos visto cómo los acontecimientos en Europa influyeron en el devenir de la independencia americana, sin embargo, ésta también influiría en Europa. Ajustándonos al tenor de esta investigación la mayor percepción sobre esta influencia en Europa la obtenemos a través de los asuntos tratados en el congreso de Aquisgrán, en el cual se abordó, a petición de España y Portugal, el tema del corso insurgente como una grave amenaza para los intereses de ambas naciones. De dicha cumbre internacional surgieron dos maneras de afrontar el conflicto. De una parte la representada por España y las naciones de la Santa Alianza en especial Rusia, partidarios de la reconquista del territorio americano; por otra parte, Gran Bretaña, la gran beneficiaria de la desaparición del poder español en América, renuente a dar su apoyo a una empresa bastante quimérica.

Castlereagh, premier británico, dispuesto a actuar como mediador imponía una serie de condiciones *sine qua non*, para ejercer dicho papel, recuperando, entre ellas, algunas de las ya expresadas en 1814:

- fin del tráfico de esclavos;
- amnistía general a los insurrectos;
- igualdad total entre españoles y americanos;
- apertura total del comercio americano;
- renuncia previa al uso de la fuerza.

España, sobre todo tras la toma de Montevideo por parte de los portugueses, buscó siempre el apoyo de Francia y Rusia. El zar proponía una intervención colectiva de todas las potencias de la Santa Alianza, intentando con ello extender la influencia de ésta tanto al Viejo Mundo como al Nuevo. Pizarro, Secretario de Estado, se manifestaba bastante crítico con la propuesta del monarca ruso: *"Todo era vago en ella; pero tenía el colorido de esa nueva política metafísica nacida en la revolución, que en los negocios es tan fastidiosa como la escolástica"*[90]. De ambas naciones obtuvo España herramientas con las que se planteó seguir en el empeño de reconquistar lo perdido: acordó con Inglaterra el fin de la trata negrera al norte de la línea ecuatorial, obteniendo por ello una indemnización de 400.000 libras esterlinas que se invirtieron en la gran estafa del XIX, la compra de los navíos rusos.

Otras naciones intervinieron de un modo más o menos indirecto en la independencia americana. Se trataba, sobre todo, de las demás potencias europeas con colonias en el área del Caribe, la mayor parte de ellas afectadas también por las depredaciones de los corsarios. Francia siempre se mostró dispuesta a perseguir y castigar a los mismos, tal vez porque también estaban siendo capturados algunos de sus barcos. Suecia, con la pequeña colonia de San Bartolomé cercana a Puerto Rico, estuvo siempre dispuesta, al menos en apariencia a evitar que sus posesiones en esa área fuesen utilizadas como base corsaria. Sin embargo,

sobre el territorio eran muy distintas las cosas de cómo las veían en Estocolmo. San Bartolomé fue uno de los puertos preferidos de los insurgentes e incluso contaron con el apoyo de su gobernador Norderling para usar los puertos de Gustavia y Five Islands.

Hemos dicho más arriba que el denominador común de las tres primeras décadas del XIX fue la guerra; una característica que, en el caso de España se cumplió a rajatabla. Salvo breves lapsos de tiempo las tropas y los buques españoles debieron atender muchos frentes de batalla a lo largo de casi treinta años de conflicto. El ardor guerrero manifestado por parte del monarca y de su camarilla, no se veía acompañado de una visión estratégica que llevase a que se tomasen las decisiones más adecuadas y, sin embargo, más bien se inclinaron por tomar la senda que conducía a la catástrofe. Se dilapidaron recursos en armar fuertes expediciones de tropas que acabaron con los recursos disponibles e impidieron destinarlos a recomponer la Armada, tan necesaria para contener los ataques de los corsarios y mantener el flujo comercial con América; por otra parte, ninguno de los gobiernos españoles elaboró planes de contingencia, es decir, nunca se replanteó la estrategia de la reconquista, en el sentido de dar por perdida alguna zona y centrar los esfuerzos en el mantenimiento del poder allá donde fuese más factible su consecución.

El resto de las naciones que contemplaban el conflicto desde una posición más o menos neutral, vieron en el mismo la oportunidad perfecta para obtener jugosos réditos, territoriales en el caso de los Estados Unidos y económicos otros, como Gran Bretaña. Ambos países sin intervenir de un modo directo en la guerra fueron los grandes beneficiarios de la independencia americana.

[90] Artola, M.: *La España de Fernando VII.* Espasa, Madrid, 1999, pg.: 481.

II.1.2. El espacio geográfico

Aun cuando el objeto de esta investigación es el corso insurgente hispanoamericano ejercido en las aguas peninsulares (o no más allá del meridiano de las Azores) no podemos obviar que esta práctica abarcó la casi totalidad de los mares del planeta. No obstante, para nosotros cobra especial relevancia el espacio enmarcado por las orillas del Atlántico ya que en ellas se ubican los principales puertos base tanto de corsarios como de las víctimas y de las armadas que emprenden su persecución. Además, no podemos explicar sucesos de manera aislada, los acontecimientos de este lado del Océano tienen un importante reflejo en la orilla americana y viceversa. Las decisiones políticas tomadas tanto por la metrópoli como por las autoridades insurgentes tienen importantes consecuencias en los bandos enfrentados, éstas se toman a miles de kilómetros de distancia y a veces por personas que no están implicadas de manera directa en esta guerra, tal es el caso de los comerciantes-armadores de corsarios en los EE.UU.; y al contrario, corsarios que operan en las aguas del caribe, bajo bandera española, han obtenido sus patentes en Cádiz, lugar de residencia de los propietarios de esos buques.

Las Provincias Unidas del Río de la Plata, Chile, México, la Gran Colombia y Artigas desde la invasión portuguesa de la Banda Oriental, fueron quienes más desarrollaron el corso contra España y, en el caso de Artigas, contra Portugal. Todos tenían un interés común: la independencia. No obstante, sus campos y modos de actuación al respecto fueron muy diferentes. Los antecedentes más inmediatos de la guerra de corso tanto para España como en el caso de la ejercida por los independentistas hispanoamericanos se remontan a la guerra de la convención y los sucesivos bloqueos ingleses contra Cádiz y otros puertos españoles; si, además, deseamos buscar un precedente exterior podemos remontarnos a la segunda guerra de independencia de los EE.UU. entre 1812 y 1814.

En ambos casos, tanto en el español como en el norteamericano, el enemigo al que debían enfrentarse los corsarios era de una fuerza de una mayor potencia, la Royal Navy. El antagonista de españoles y estadounidenses era, con mucho, la armada más poderosa de su tiempo. Los norteamericanos les hicieron frente armando corsarios que se enfrentaron a los buques ingleses en todos los mares del planeta. Tenemos varios ejemplos de corsarios estadounidenses en las aguas de la bahía de Cádiz citados por periódicos de la época[91]. A diferencia de las acciones de los anteriores, el corso español durante la guerra de la convención se ejerció de un modo más local. En puertos como los de Algeciras, Ceuta o Tarifa se desarrolló un tipo de corso muy particular, ejercido por embarcaciones de pequeño porte que actuaban en grupo contra los barcos salidos de Gibraltar o contra los mercantes ingleses o neutrales que portasen mercancías de aquella procedencia o destinadas a puertos ingleses. El campo de actuación no iba más allá de las aguas del Estrecho de Gibraltar y sus características lo hacían muy similar al corso berberisco. En buena parte de los casos, los armadores corsarios eran comerciantes y navieros de Cádiz[92] que, ante la imposibilidad de comerciar con América a causa de los bloqueos ingleses, armaban buques

---

[91] Biblioteca de Temas Gaditanos "Juvencio Maeztu" (B.T.G.), Diario Marítimo (D.M.) 26/XII/1814 *"Entra en el puerto el bergantín inglés 'Sans Souci', de Terranova en 31 días con 2800 qtales. de bacalao, a D. Ricardo Meade; este buque fue apresado por la goleta americana 'Amalia' en la latitud de 40º y 48' de longitud del meridiano de Londres, su capitán de presa Alexander Adams, y ha venido a esta bahía a reparar algunas averías"*B.T.G., D.M. 10/III/1815 *"Cruzan los bergantines 'Jasper' y 'Renard' y la corbeta 'Sabrina', de guerra ingleses; ésta a las 10 ¾ disparó un cañonazo sin bala al dicho paillebot americano ['Weazle'] hallándose próximo al castillo de San Sebastián, y continuó disparándole con ella hasta que extendió bandera que puso inglesa, la cual arrió a la boca del canalizo por donde vino a bahía, y largando entonces su nacional americana viró la corbeta en vuelta de afuera"*
B.T.G., D.M. 24/III/1815 Entra en puerto *"... hoy un bergantín español del O y la corbeta de guerra inglesa 'Sabrina', del crucero; ésta entró en bahía a las 2 ½ trayendo en su tope mayor el estandarte nacional de Inglaterra, habiendo disparado 4 cañonazos en señal de haber recibido noticia de la ratificación de la paz con los americanos"*.
[92] En nuestra Tesis de Licenciatura ejemplificamos esta circunstancia en el caso del naviero gaditano Viniegra, propietario de dos corsarios en Algeciras *Cayman* y *Culebra*, el primero de los cuales participó en la captura de un bergantín norteamericano, a este respecto incluimos sendos documentos localizados en el Archivo Notarial de Algeciras (en adelante ANA), ambos corresponden a protestas efectuadas por el capitán del bergantín norteamericano. Vide apéndice nº 8.

en corso en puertos del Estrecho como medio de seguir manteniendo la actividad comercial, aunque ésta rayase en la ilegalidad más palmaria.

En el caso del Río de la Plata se dio una circunstancia especial entre los años 1800 y 1802, en la que colaboraron corsarios armados por el Consulado de Buenos Aires en la defensa marítima del estuario del Plata; desde 1799 el apostadero de Montevideo carecía de los medios suficientes como para garantizar la defensa de aquellas costas frente a los ataques de ingleses y portugueses. Por otra parte la alianza franco-española y la concurrencia de corsarios franceses en los puertos del estuario y sus ataques a mercantes portugueses e ingleses, causaban honda preocupación entre los armadores y comerciantes del Plata que temían las consecuencias de estos actos y la incapacidad manifiesta de la Real Armada para garantizar su defensa; lo cual motivó que, en una sesión del Consulado de 16 de junio de 1800, se presentasen al virrey algunas propuestas para mejorar la defensa de las costas; entre las que cabe destacar la solicitud de armar un navío en corso, para colaborar en el crucero de las fragatas de la marina de guerra, así como un buque menor como aviso o vigía[93]. Se adquirió a tal fin la goleta francesa *Carolina*, así como el bergantín norteamericano *Antílope*, el mando de la goleta fue asignado a Tomás Lopetegui; el bergantín fue rebautizado como *San Francisco Xavier* (a.) *Buenos Aires*, fue equipado con cuatro carronadas de a 16, diez cañones de a 6 y cuatro más de a cuatro; su tripulación era bonaerense, formada gracias al personal proveniente de las levas y de presos indultados[94]. Llevó a cabo algunas salidas con nulo o escaso resultado hasta la captura del buque *Mercurio*, el 7 de mayo de 1801, el cual fue conducido a Montevideo[95]. Según Alzola de

---

[93] Alzola de Cvitanovic, N. M.: *Los corsarios y el virreinato del Río de la Plata*. Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 1983, pg.: 25.
[94] Ibíd., pg.: 32.
[95] Ibíd., pg.: 37.

Cvitanovic en la determinación del Consulado se percibe un claro ejemplo de los primeros pasos conducentes hacia la independencia política de Buenos Aires.

Estos son los antecedentes más directos, sin embargo, aun encontramos más similitudes en un momento bastante anterior: durante la guerra de Independencia de los EE.UU., entre 1776 y 1784, los rebeldes de las Trece Colonias decidieron combatir al enemigo en su propio terreno. En este conflicto sufrieron los ingleses en carne propia el "buen hacer" de los corsarios y marinos norteamericanos: desde Junio de 1777, John Paul Jones un antiguo marino del tráfico de esclavos, comisionado por el congreso de los EE.UU. efectuó un espectacular crucero por el Canal de San Jorge y el Mar de Irlanda, a lo largo del cual capturó bastantes presas. Jones se refugió en Brest, desde donde partió, en Agosto de 1779, para un nuevo crucero a bordo de su buque insignia el *Bonhomme Richard* y escoltado por cuatro pequeños buques más. Interceptó la flota mercante británica procedente del Báltico y tras un durísimo combate de casi cuatro horas logró rendir los dos buques de guerra ingleses *Serapis* y *Countess of Scarborough*. En la lucha perdió su propio buque y a unos trescientos hombres, hizo llevar las presas a Holanda. En Francia fue recibido con honores e incluso Luis XVI lo nombró caballero de Francia[96].

Resulta, cuando menos curioso que los corsarios norteamericanos comenzaran capturando buques franceses, es decir, de una nación amiga y aliada en su lucha contra los británicos. Ello se debía a la estratagema seguida por los ingleses de cargar sus mercancías en navíos franceses y consignadas a nombre español para evitar las depredaciones de los corsarios rebeldes[97]. No sólo se limitaron estos corsarios a operar desde puertos franceses, muy pronto contaron con la inestimable colaboración de las autoridades españolas. Desde

[96] http://www.britannica.com

octubre de 1776 se les permite entrar en puertos españoles para vender sus presas[98] y por medio de una Ordenanza de 1/VII/1779 *"... se pueden vender en los puertos de España las presas que conduzcan los buques de guerra o corsarios franceses y americanos"*[99]. Los puertos españoles pasan así a tener tanta importancia para los corsarios norteamericanos como los franceses del Canal de la Mancha: Cádiz, Bilbao o Santander se convierten en magníficos lugares en los que vender las presas y, de paso, escapar de los ingleses; contaron además con la colaboración de importantes casas comerciales como los Gardoqui. Con estas medidas y la impagable labor de Gálvez en Panzacola, los españoles como también los franceses lograron el objetivo que andaban buscando desde la Guerra de los Siete Años: humillar a los ingleses.

En las acciones de Jones y de otros corsarios norteamericanos es donde hallamos las mayores similitudes con el caso de los corsarios insurgentes hispanoamericanos: se trataba de llevar una guerra que se desarrollaba en otro continente, en las propias colonias, al territorio de la metrópoli, a "las puertas de la casa del enemigo" y de paso causar el mayor daño posible a la economía de la potencia colonizadora perjudicando, en la medida de lo posible, su comercio marítimo. Los corsarios hispanoamericanos calcaron el modo de actuación de los norteamericanos y pasaron de actuar en las aguas más cercanas al continente americano a ponerse a la vista del vigía del puerto de Cádiz.

Las acciones de corso buscan paralizar el comercio marítimo de la metrópoli, dañarlo lo más posible; asimismo, los corsarios y la autoridad que los habilita busca también

---

[97] Klotz, E. F.: *Los corsarios norteamericanos y España (1776-1786)*, Seminario de Estudios Americanistas, Universidad de Madrid, 1954, pg.: 17-18.
[98] Ibíd.
[99] Ibíd.

lucrarse con las perdidas causadas al enemigo tanto en mercancías transportadas y saqueadas como en los propios mercantes capturados y llevados a los tribunales de presa, esta es una forma de mantener vivo el nervio de la guerra ya que, como afirma el dicho clásico, *pecunia nervus belli*; sin embargo, hay un objeto de botín más precioso que las embarcaciones o el numerario que éstas lleven a bordo para las autoridades de los territorios rebeldes: la información. ¿Cuál era, pues, el mejor lugar donde encontrar tanto la ganancia pecuniaria como el beneficio que suponía la información de primera mano sobre los planes de las autoridades realistas? La respuesta es bien sencilla: el puerto y la bahía de Cádiz. Así, cuando los independentistas americanos se percatan de la importancia y la necesidad de obtener información fidedigna que anticipe la respuesta a una ofensiva realista, es cuando comienza a hacerse patente la presencia de corsarios hispanoamericanos en las aguas del golfo de Cádiz.

El 22 de julio de 1816 tiene lugar la primera captura en aguas próximas a la bahía de Cádiz: la goleta *Congreso*, de Buenos Aires, al mando de Almeyda apresa la polacra *San Francisco* que iba a Cartagena desde Santiago de Cuba, el escenario del evento: el cabo de San Vicente Este accidente geográfico marca uno de los vértices del campo de acción preferente de los corsarios insurgentes hispanoamericanos. Desde las Azores por el Oeste hasta el cabo Creus por el Este se extienden las acciones de estos corsarios, por el Sur sus correrías alcanzan las Islas Canarias y la cornisa Cantábrica marca el límite Norte de estas depredaciones. No obstante aun podemos cerrar mucho más este espacio a un área más concreta aun: el espacio comprendido entre el cabo de San Vicente, la costa Norte de Marruecos y la embocadura del Estrecho de Gibraltar, o lo que es lo mismo, el Golfo de Cádiz. La mayor parte de las capturas documentadas en nuestra base de datos se localizan

en este espacio marítimo. De un total de 303 capturas documentadas, 178 se sitúan dentro del golfo de Cádiz[100].

Las referencias geográficas están descritas tal y como aparecen en las diversas fuentes consultadas para su elaboración: *Diario Marítimo de Cádiz*, *Diario Mercantil de Cádiz,* Expedientes de la Sección Corso y Presas del Archivo General de la Marina y otras fuentes alternativas como la obra *El corso rioplatense*. Corresponden a los testimonios de los tripulantes de estas naves llegados al puerto de Cádiz. Como se puede comprobar abundan las capturas entre el cabo de San Vicente (extremo Suroeste de Portugal) y la embocadura del puerto de Cádiz. Hemos restringido a las latitudes situadas entre los 35º (más o menos al Sur de Larache) y los 37º N (justo el paralelo que pasa por el cabo de San Vicente) para determinar una área más concreta. En cuanto las referencias a una determinada longitud cabe hacer una precisión para evitar cualquier tipo de confusiones: el meridiano 0º que emplean por lo general los marinos españoles en esta época es el meridiano de Cádiz. En aquellos momentos aun no era universal la convención de referirse a Greenwich como meridiano 0º. Este acuerdo internacional no se establece hasta 1885, cuando 25 países adoptaron el de Greenwich como meridiano 0º. Baste señalar como ejemplos de esa disparidad a la hora de fijar la longitud, los de las capturas de *La María* el 2 de junio de 1818, fijada en las coordenadas 37º 10' N y 12º 51' O del de París; la *Santa Lucía* el 19 de junio de 1818, situada en los 36º 32' N y 9º 21' O de París y, por último, la del *Carmen* el 25 de junio de 1818 sobre los 36º 20' N y 9º 30' O de París.

Destacan por encima de cualquier otra las noticias de capturas entre los cabos de San Vicente y Santa María, ambos en la costa portuguesa. Entre ambos se sitúan algunos de los referentes más citados en esta tabla: Portimao, Lagos o Faro; forman parte de la zona más

[100] Vide Tabla I en Apéndices.

occidental de la costa del Algarve, una zona de acantilados erosionados por la acción de las olas del Atlántico, llena de numerosas bahías rocosas y abrigos entre los cuales no resultaba difícil encontrar dónde guarecerse a la espera de la llegada de embarcaciones a las que convertir en víctimas de saqueos.

Queremos llamar la atención sobre algunas otras indicaciones geográficas situadas más al Sur de Cádiz pero no menos atractivas por el hecho de estar más apartadas de la zona, nos referimos a Conil, cabo Roche, Zahara o la desembocadura del río Barbate, zona ésta de abundante actividad pesquera, en especial la pesca del atún mediante almadrabas[101].

Afirma Lewis Winkler Bealer que las autoridades bonaerenses -las primeras en patentizar a corsarios, para desplazarse más allá de las aguas más cercanas al propio territorio- decidieron destacar y autorizar corsarios al Norte del Ecuador para situarse en una posición ventajosa, de cara a evitar una expedición de las mismas características que la de Morillo a Tierra Firme[102]; debían impedir a toda costa que España consiguiese una cabeza de playa en la que hacerse fuerte y disponer así de una base de operaciones para lanzar una gran ofensiva en el Sur del continente. De nuevo podemos percatarnos de cómo la información era el mejor de los botines que estos corsarios podían conseguir. La proximidad al propio puerto de Cádiz de las correrías de los insurgentes queda ejemplificada en algunas de sus acciones documentadas en nuestra base de datos. No obstante hay dos datos que pueden hacer más patente la presencia de corsarios en la misma embocadura del puerto de Cádiz: el primero de ellos es el oficio que el marqués de Casteldosrius remite al ministro de marina Vázquez Figueroa en el que hace referencia a la

---

[101] Creemos que, sin remedio, la presencia de corsarios debió de dejar constancia en la documentación de esta peculiar actividad pesquera, documentación que, en buena medida estará dispersa por las diferentes escribanías de esos pueblos, lo cual la convierte en una fuente de muy difícil escrutinio.
[102] Bealer, *op. cit.* pág.: 14

presencia de los corsarios insurgentes en las cercanías del castillo de San Sebastián, en la misma Caleta[103]. En ese informe se hacía especial incidencia sobre la indefensión de los mercantes que salían de Cádiz, ya que en las cercanías del citado castillo (15 millas al SO, es decir, no tan cerca) había sido capturado el 29 de junio de 1817 el jabeque *San Antonio*, procedente de La Guayra y con destino al puerto de Cádiz; la captura la efectuó la goleta bonaerense *Mangoré-Pueyrredón*, comandada por Diego Barnes y con más de un centenar de tripulantes. En esa ocasión les fue robada la carga, papeles y, cómo no, la correspondencia. Otros datos que nos pueden dar una clara idea de la presencia de estos corsarios en aguas tan cercanas a la ciudad son los propios avistamientos del vigía de este puerto; de nuevo recurrimos a una fuente hemerográfica[104].

Los corsarios se movían, en el caso de las aguas más cercanas a Cádiz, en un espacio que se suponía era inmune a sus ataques. Los tripulantes de los mercantes que llegaban a Cádiz debían sentirse ufanos, en la creencia de que serían defendidos por una marina de guerra que ahuyentaría de las proximidades del puerto cualquier peligro para el comercio. Mas no era así y las capturas de buques del comercio en esa zona eran muy frecuentes, tanto como pudieran serlo entre los cabos de San Vicente y Santa María, y todo ello debido a la incapacidad de la Real Armada.

No podemos restar importancia a las observaciones del Vigía de puerto, ahora bien hemos de señalar que se le escaparon algunas de gran importancia, entre ellas la que está considerada como uno de los más duros golpes que asestaron los corsarios insurgentes contra el comercio español ultramarino: la captura de la fragata de la Real Compañía de Filipinas

[103] Archivo General de la Marina (en adelante AGM), sec. Corso y presas, leg.: 5238, expte.: 1651; oficio del Marqués de Casteldosrius a Vázquez Figueroa, 1/VII/1817.
[104] El *Diario Marítimo* y las *Listas Semanales de Buques Entrados*, publicados por el Vigía del Puerto de Cádiz, ambos contienen observaciones que patentizaban tal presencia; remitimos a los apéndices, en los cuales pueden consultar la tabla nº 2 con los diferentes avistamientos del vigía del puerto de Cádiz.

Esperanza; ésta tuvo lugar a sólo 8 leguas del puerto de Cádiz, del cual había salido pocas horas antes rumbo a Manila.

Sobre esta sonada captura escribía José Justo de Salcedo en ese mismo año de 1817, a la sazón teniente general de la Armada: *"...el perjuicio que los corsarios insurgentes causan en la época presente, al comercio marítimo español es de tal tamaño como lo prueba el apresamiento de una fragata de la compañía de Filipinas que regresaba ricamente cargada de aquellos dominios, y han conducido a Buenos Aires, y otra que han cogido casi a la vista de Cádiz, de cuyo puerto acababa de salir conduciendo al capitán general y al obispo de aquellas islas"*[105]. La fragata *Esperanza* fue capturada el 9 de junio de 1817 por el bergantín-goleta *Independencia del Sur*, armado con 16 carronadas, un cañón giratorio del 36 y unos 200 tripulantes. La comandaba Diego Chaytor y en la captura participó también el bergantín *Mangoré-Pueyrredón*[106], de 14 cañones. La fragata fue enviada a Buenos Aires con dos cabos

[105] "Varios apuntes biográficos y sobre Marina del teniente general de la Armada D. Justo José de Salcedo, vocal del Consejo de Almirantazgo, caballero de la orden militar de Santiago y comendador de Montijo", en *Crónica Naval de España*, tomo X, 1859, p.: 57.

[106] Según la documentación consultada en el AGM (Sección Corso y Presas, legajo 5238) en la captura de la fragata *Esperanza* participaron hasta un total de cinco corsarios, de entre los cuales se destacaron los dos que citamos arriba. Durante la persecución y combate José Mendieta, factor de la Real Compañía de Filipinas en Calcuta, ofreció 5000 duros como premio si se defendían y escapaban de los corsarios. Las carronadas de la fragata española no podían contestar con eficacia a los tiros largos de los argentinos, éstos tenían buenos artilleros ya que casi todos sus tiros dieron en los blancos, de hecho tres disparos alcanzaron la línea de flotación; por el contrario, la artillería de la fragata resultó muy dañada. El capitán, Juan Lobo, comentaba que tuvo muy buen trato por parte de los insurgentes, respetaron al pasaje y el instrumental de navegación (el cual, por lo general se convertía en parte del botín). Advirtieron los corsarios al capitán que había tres corsarios más en aquella zona hasta el Cabo de San Vicente e incluso uno a quienes los propios corsarios tildaban de pirata. Tomaron como rehenes al general Ambrosio de la Cuadra, al teniente coronel Sebastián Ruiz de Labastida, al fiscal de la Audiencia de Manila Ramón Power e Hidalgo, al piloto y a más de veinte marineros que fueron empleados como tripulación de presa. El capitán de la fragata y los restantes tripulantes liberados llegaron a Cádiz a bordo de la barca *Carlota* que arribó a puerto el 14 de junio.
Más información sobre estos rehenes la encontramos en el *Diario Marítimo de Cádiz* de 17 de junio de 1817: *"El Capitán General que iba a Filipinas en la fragata, y los que supieron eran militares se quedaron los insurgentes con ellos diciendo que eran prisioneros de guerra. El Fiscal y su esposa parece los remitirán en otro buque que encuentren, para que vengan con más comodidad"*. Erróneamente en este Diario el capitán Lobo informaba que los corsarios remitían la fragata a Isla Margarita.

de presa, el propio Chaytor y Thomas Howell, fondeando en Balizas (Buenos Aires) el 30 de agosto de 1817; fue declarada buena presa el 14 de octubre de ese mismo año[107].

Otras capturas no citadas por el Vigía y acaecidas muy cerca del puerto son las del queche *Carmen*, el 24 de junio de 1817 a la vista del puerto; la fragata *Rosa*, capturada por la goleta *Mangoré-Pueyrredón* el 26 de junio de 1817 comandada por Diego Barnes, ya que Chaytor, su comandante, había partido como capitán de presa a bordo de la fragata de la compañía de Filipinas *Esperanza*; la *Rosa* fue remitida a Buenos Aires con el cabo de presa Guillermo Rix[108]. Esta misma goleta capturó el 29 de junio al jabeque *San Antonio*, procedente de La Guayra; esta quizás fue una de las operaciones más sonadas por su osadía, por cuanto que tuvo lugar a tan sólo 15 millas al SO del castillo de San Sebastián y de la cual ya hemos hablado con anterioridad. En el mes de agosto de ese mismo año, el día 25[109], fue capturado el patache *San Telmo*, por la goleta *Tucumán* comandada por Jorge Wilson y armada con 10 cañones de diverso calibre. A este patache le robaron toda la carga y los tripulantes del *San Telmo* declararon a su llegada a puerto que la goleta insurgente llevaba consigo otras seis presas, todas procedentes de Galicia[110]. Por último, también escapó al catalejo del Vigía de Cádiz la captura del bergantín *La Hermosa María* (a.) *La Economía*, presa que tuvo lugar el día 4 de octubre de Cádiz, de modo textual *"... frente a Cádiz"*[111]. La captura la efectuó uno de los corsarios más citados en estas páginas y quizás el más eficaz de todos los que hemos estudiado: el legendario José de Almeyda al mando de su goleta *Congreso* armada con 12 cañones de 12 y de 6 además de 24 pedreros, el bergantín capturado fue remitido a Buenos Aires, puerto que alcanzó el 1 de diciembre.

---

[107] Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E.: *El corso rioplatense*, Instituto Browniano, Buenos Aires, 1996, pg.: 191.
[108] Ibídem, pg.: 223.
[109] Ibídem, pg.: 259.
[110] BPC, *Diario Mercantil de Cádiz* (en adelante DMC), 29/VIII/1817.

Entre las capturas que sí reseña el Vigía del Puerto de Cádiz está la de la goleta *Centella* acaecida el 28 de enero de 1822. Efectuada a la vista del puerto y ante los ojos atónitos de todos cuantos pudieron contemplarla; el Consulado de Cádiz y la generalidad de los comerciantes y navieros se veían inermes ante estas acciones de los corsarios y con frecuencia se repetían los escritos dirigidos a las autoridades de marina o al propio monarca, en demandas de mayores esfuerzos por parte de la Marina para tratar de poner coto a las osadas acciones de los insurgentes; el de la *Centella* fue detonante de uno de esos escritos de protesta.

II.1.2.1. El Atlántico oriental

Cádiz es entonces, hasta mediados de la década de los veinte del siglo XIX, el principal puerto de España. Tanto en número de buques matriculados como movimiento de cargas, es quizás uno de los principales puertos de redistribución de toda Europa y con seguridad continua siendo la puerta de América para la mayor parte de España. Desde su bahía parten buques en dirección a toda Europa, América española y Norteamérica, Asia y Filipinas, desde estos mismos puntos confluyen infinidad de mercantes, aparte de los que, día a día suministran a la ciudad todos aquellos artículos de primera necesidad vitales para su sustento, y que proceden de puertos más o menos cercanos: Tánger y Ceuta en el Norte de África; Ayamonte, Gibraltar, Algeciras, Málaga y Motril en Andalucía; también Salou, Tarragona y Barcelona, en Cataluña; Villagarcía, Ferrol y La Coruña en Galicia; Santander, Bilbao y San Sebastián en el Golfo de Vizcaya.

[111] Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E.: *op. cit.*, pg.: 139.

Dentro de la misma bahía se encuentra uno de los principales arsenales y astilleros de la Real Armada: La Carraca. Por tanto, la Bahía se convierte en un foco de atracción importante para la práctica corsaria; quienes, en principio, pretenden traer la guerra que está teniendo lugar en el continente americano al territorio de la metrópoli, o al menos a sus puertas, esa es la idea inicial. Sin embargo, con el transcurrir de los años y de la guerra, el ideal patriota pasa a convertirse en una pura práctica pirática acentuada por la falta de reconocimiento por parte de España de la nueva realidad política en América a partir de 1824.

La confluencia de buques a Cádiz era una de los factores más atractivos para el corso. Desde este puerto partían, además, las principales expediciones contra los rebeldes americanos. La presencia de estos corsarios podía contribuir a desbaratar algunas de estas expediciones o, en su defecto, a informar con la mayor celeridad posible a las autoridades insurgentes antes de la salida de la misma. La cercanía de Gibraltar, en manos inglesas y, por tanto, neutral al menos en apariencia, ofrecía a los corsarios una magnífica alternativa como base para reparaciones y aprovisionamiento. Su utilidad se ponía también de manifiesto como punto de reclutamiento de tripulantes hombres para sus dotaciones. No en vano algunos de estos corsarios eran británicos, y no sólo se les ofrecía Gibraltar como una buena base para sus arribadas; también otros puertos cercanos actuaron como magníficas bases para sus operaciones, por ejemplo Salé o Larache, importantes puertos de corsarios berberiscos en Marruecos, los cuales servían para subsanar algunas de sus carencias a bordo, hallándose como estaban a tantas millas de sus puertos de origen.

Estos puertos de Marruecos, así como otros de Argelia y Túnez seguían albergando muchas embarcaciones de corsarios norteafricanos, uno de los males endémicos del Mediterráneo, los cuales a principios del XIX se hacían presentes más allá de las puertas

del Estrecho, internándose hasta el Atlántico Norte; el problema de los corsarios berberiscos, cuando a finales del siglo XVI aún no estaba resuelto en el momento en que los corsarios insurgentes pusieron sus ojos en esta zona del mundo[112], por lo que no es de

[112] A través de noticias aparecidas en el *Diario Marítimo de Cádiz* podemos constatar lo activos y peligrosos que aun continuaban siendo los berberiscos en las primeras décadas del XIX: en 1824 una escuadra neerlandesa basada en las Baleares, en virtud del tratado de Alcalá perseguía a corsarios argelinos, los cuales actuaban contra el comercio español en la zona del arco mediterráneo ibérico. Este tratado había sido signado entre España y los Países Bajos en 1816, por el se comprometían a cooperar en la lucha en el Mediterráneo contra los piratas argelinos; España se obligaba a contribuir con un navío, dos fragatas, y un bergantín, finalmente contribuyó con sólo un bajel de cada clase.

En noviembre de ese mismo año llegaban noticias desde la Comandancia militar de la provincia de Almería, avisando de la presencia, por varios días, en el Cabo de Gata de un bergantín de guerra *"...con bandera y gallardete francés* [...], *con el objeto sin duda de apresar las embarcaciones que viniesen de Levante* [...]. *Aunque el casco y la arboladura de dicho bergantín es de construcción anglo-americana no se ha dudado que es un corsario argelino comprado a aquella nación"*; la advertencia se comunicaba al Consulado de Cádiz para que navegasen los mercantes por aquella zona con las debidas precauciones, aunque nada se dice de actuaciones de la Real Armada para disuadir a los argelinos de cualquier intento de asalto; DMC, 8/XI/1824.

En 1826 el peligro que suponía la presencia de los corsarios berberiscos en el Sureste peninsular y en, prácticamente, toda la fachada mediterránea de la Península era palpable; el 14 de julio de ese año, el *Diario Mercantil de Cádiz* publicaba una carta remitida por un oficial de marina desde Marsella con fecha 3 de junio, en ella se advierte que *"... una escuadrilla argelina compuesta por tres grandes corbetas , y tres goletas cruza entre las islas la costa de España contra los buques de esta nación"*. Pese a lo que pudiera parecer el motivo principal de queja de la carta no es precisamente el de las capturas o persecuciones que estos corsarios pudiesen efectuar a los españoles, sino la cuarentena que se veían obligados a tener que hacer todos aquellos barcos que eran visitados por los berberiscos que *"... se conducen muy cortésmente con todas las naciones"*.

Las noticias de este cariz se van repitiendo y no es extraño que ocupen un espacio contiguo en el *Diario Mercantil* al de las noticias sobre presencia de insurgentes. El 7 de julio de 1826, desde la Comandancia de Marina de la Provincia de Alicante se informaba de la presencia de un jabeque argelino "... *armado con seis cañones para sus piraterías";* este corsario actuaba en la zona de Soller, en Mallorca. De nuevo se realizaban las pertinentes advertencias al comercio pero nada se decía acerca de actuaciones de la Real Armada; DMC 17/VII/1826.

El 29 de mayo de ese mismo año, el Cónsul General francés en Argel advertía al Secretario de Estado y del Despacho de Marina de la captura de un *"... pequeño buque español de vela latina, de cerca de treinta toneladas de porte, que salió de Mahón y se dirigía a Valencia, llevando a su bordo quesos, vino y 1800 pfs. en metálico";* en esta misma misiva reproducida por el *Diario Mercantil* se añadía que, además de las tres goletas argelinas que ya cruzaban contra los españoles, la Regencia de Argel había mandado armar otra media docena más de buques que cruzasen contra el comercio español; DMC,20/VII/1826.

De nuevo en octubre se vuelve a dar aviso de salir los corsarios argelinos contra los mercantes españoles, DMC 10/X/1826; más tarde, ese mismo mes se avisaba de su presencia en las aguas de Blanes, los cuales incluso llegaron a desembarcar para capturar algunas embarcaciones pesqueras varadas en la playa, siendo perseguidos por una partida de voluntarios realistas, DMC 13/X/1826. Octubre fue un mes durante el que los berberiscos aparecieron por las costas levantinas con demasiada frecuencia, ya hemos visto dos apariciones pero el *Diario Mercantil* volvió a publicar noticias sobre ellos los días 15 y 17 de ese mismo mes, ambas se refieren a la presencia de una escuadra argelina en la zona del Cabo de Gata y de los intentos de robar buques incluso en los puertos.

En 1827 las noticias que publica el *Diario Mercantil* son de un tono muy diferente, los franceses estaban bloqueando los puertos argelinos y estaban dispuestos a combatirlos enérgicamente, DMC 17/VII/1827.

extrañar que las autoridades de marina se las viesen y se las deseasen para poder defenderse de tantos enemigos al mismo tiempo[113].

Las costas cercanas a la bahía de Cádiz se convierten en el escenario privilegiado para las actuaciones de los insurgentes, facilitadas, además, por la existencia de esos puertos-bases ya citados. Cádiz es, como dijimos, un importante puerto, pero con la peculiaridad añadida de estar muy próximo a la entrada del Mediterráneo en el Estrecho de Gibraltar; próximo también a los estuarios de dos ríos navegables: el Guadalquivir y el Guadiana, en el curso del primero de los cuales se halla otro importante puerto, Sevilla. La cercanía de la costa portuguesa hace aun más apetitosa esta zona para las rapiñas de los corsarios, sobre todo a raíz de la invasión de la Banda Oriental por los portugueses y la consiguiente declaración de guerra por parte de Artigas al otro imperio ibérico. Las posibilidades se duplicaban así para los corsarios.

Sin embargo, no es sólo el Golfo de Cádiz, en esta parte del Atlántico, el escenario privilegiado de las depredaciones de los corsarios insurgentes. Como hemos visto, los

[113] En el combate a los corsarios y piratas berberiscos se funda el origen de la marina de guerra de los Estados Unidos. En 1794 se funda esta marina a raíz de las continuas capturas de marinos mercantes norteamericanos por corsarios de esta zona. Desde los inicios de estas capturas los EE.UU. se negaron a pagar rescates por los rehenes, así lo afirmó Jefferson: *"... millones para la defensa, ni un centavo como tributo"*. Desde 1803 se deciden los norteamericanos a hacer la guerra a los berberiscos, en 1805, tras atravesar el desierto habiendo partido desde Egipto, un grupo de infantes de marina yanquis tomó Trípoli y forzó la liberación de los rehenes norteamericanos. En 1815, primero el almirante Decatur y después el comodoro Bainbridge al mando de sendas escuadras castigaron los principales puertos de berbería. Las acciones de los norteamericanos fueron de inmediato seguidas por los británicos, quienes en agosto de 1816 enviaron una escuadra conjunta con los holandeses, comandada por Lord Exmouth, para el bombardeo del puerto de Argel.

Las acciones contra los berberiscos fueron continuas durante esos años, en ellas participaron también unidades de la armada española, sin embargo, el problema de los piratas berberiscos no concluyó hasta la invasión francesa de Argelia en 1830. Fue por una disputa financiera entre Argelia y Francia el pretexto, luego de varias tensiones e incidentes, para que en ese año desembarcaran en tierras del bey de Argel las tropas francesas. *"Veinte días han sido suficientes para abatir a un Estado cuya existencia hacia tres siglos que exasperaba a Europa"*, afirmó el General Bourmont, jefe de expedición francesa. Políticamente hablando, Argelia no era un Estado sino parte del Imperio Otomano. Desde Constantinopla no llegaron ayudas para Argelia, ni tampoco por parte del Gobierno de Londres, aliado de los otomanos. La conquista militar de Argelia no fue nada difícil. Las tropas de Bourmont desembarcaron el 14 de junio de 1830 en Sidi Ferruch, veinticinco kilómetros al oeste de Argel. El 5 de julio el bey firmó una capitulación y partió al exilio.

artiguistas doblan el cabo de San Vicente con rumbo Norte y no resulta, pues, extraño encontrar referencias a actuaciones de corsarios en los cabos de Sines, Espichel o Roca[114]; más tarde, la guerra entre brasileños y argentinos entre 1825 y 1828 hace que la costa portuguesa e incluso la española sean aun escenarios de sus correrías. La costa portuguesa era, pues, un escenario privilegiado en las acciones de los insurgentes desde el primer momento[115]. La presencia continua de corsarios insurgentes en las costas portuguesas la

[114] (DMC) Bergantín *San Ramón*, rumbo a Cádiz desde Lisboa, capturado el 15/IV/1820 por un bergantín no identificado, armado con 16 cañones; a la presa le fueron robadas las velas, agua y ropas de pasajeros y tripulantes.

Diario Marítimo-Parte Oficial del Vigía (en adelante DM-POV) Bergantín *Nª Sª del Carmen*, capturado el 4/IV/1821 en su trayecto de Tarragona a La Coruña, sobre el cabo de Roca, por la goleta *La Leona Oriental*, corsario artiguista, armado con 18 cañones, comandada por Nutre.

(DMC) Bergantín *San Antonio*, salido de Cádiz rumbo a Santander, capturado el 21/V/1821 a 15 leguas al O. del cabo Espichel por una corbeta no identificada, probablemente esta embarcación fue remitida a un tribunal de presas para ser juzgada como buena presa, ya que 21 tripulantes llegaron a Cádiz a bordo de un bergantín francés de Brest.

(DM-POV) Patache *Nª Sª del Carmen*, de Marín a Cádiz, capturado el 1/VI/1821 a 3 legua al O. del cabo de Roca por la corbeta corsaria de Isla Margarita *Bolívar*, armada con 14 carronadas del 18 y del 12 y alrededor de 100 tripulantes (probablemente acababa de iniciar su crucero a juzgar por el importante número de marineros a bordo, lo cual indicaría que aun no habían hecho suficientes presas o éstas no eran lo bastante importantes como para remitirlas a tribunales de presa como el de Juan Griego en la propia isla). Los corsarios de esta corbeta robaron a bordo del patache huevos, jamones y frijoles, informaron a su presa que llevaban ya siete presas y que había siete insurgentes más entre ese punto y el cabo de San Vicente.

(DM-POV) Bergantín *San Antonio*, de Cádiz a Bilbao, capturado el 3/VI/1821 a 15 de leguas al OSO. del cabo Espichel por una corbeta no identificada.

(DM-POV) Polacra *San Antonio*, de El Carril a Cádiz, capturada al N. del cabo Sines el 30/VIII/1825 por un bergantín no identificado.

(DM-POV) Entre el 1 y el 9/IX/1825 un bergantín no identificado captura a unas 9 leguas al O. del cabo Sines al queche *Nª Sª de Aranzazu*, de Cádiz a Bilbao, al bergantín-goleta *Nª Sª del Carmen*, de Ribadeo a Cádiz, al bergantín *Nª Sª de la Concepción*, de Luarca a Cádiz y al diate *San Francisco de Asís*, de Villagarcía a Cádiz.

(DM-POV) El falucho *San Juan*, de Sevilla a Vigo capturado el 26/X/1827 frente al cabo Sines por la goleta mexicana *Molestadora*, su capitán Hopher; queremos llamar la atención sobre esta goleta mexicana por cuanto que es un magnífico ejemplo de la ubicuidad de estos corsarios, un mes antes de esta captura sobre el cabo Sines, la *Molestadora* operaba en el cabo de Gata.

(DMC) El diate *Liberal* en tránsito desde Fayal (Azores) a Lisboa es reconocida a 2 leguas del cabo de Roca el día 1/IX/1828 por una goleta colombiana, posteriormente avistaron otro corsario más que les informó de la presencia de cinco más entre las Azores y la costa portuguesa.

(DMC) El 1/X/1828 la fragata brasileña *Triunfo Americano*, de Río de Janeiro a Lisboa, mantiene un combate de 35 minutos con el bergantín *Presidente* y la goleta *Congreso*, bonaerenses, es capturada y 34 de sus tripulantes son remitidos a Cádiz en una fragata francesa; este combate y posterior captura tienen lugar en plena guerra entre argentinos y brasileños, quizás escape un poco al objeto de este trabajo, sin embargo, no se sustrae al contexto general de la misma.

[115] En el *Diario Mercantil de Cádiz* de 13 de julio de 1817 podemos leer la siguiente noticia: *"En cartas fidedignas recibidas de Lisboa se dice que la fragata de guerra portuguesa El Rey Don Pedro apresó en las aguas de Oporto a un bergantín insurgente de tres palos"*. A esta noticia siguió esta otra publicada en este mismo Diario el 15 de julio: *"En carta fidedigna recibida de Lisboa se dice lo siguiente: 'Aquí van a ser*

constatamos mediante las abundantes noticias aparecidas en la prensa gaditana así como por múltiples documentos en diversos fondos, en especial en el Archivo General de Marina; así por ejemplo, el *Diario Mercantil de Cádiz* de 1 de agosto de 1817 publicaba un edicto del gobierno portugués de 15 de julio de 1817 con el siguiente tenor:

"Constando al Rey Ntro. Sr. Que muchas embarcaciones de diversos portes, provistas de patentes del actual gobierno de Buenos Aires se están armando a toda prisa para salir en corso contra los buques españoles y portugueses, yendo mandadas por oficiales extranjeros y tripuladas con marineros de varias naciones: se ha servido S.M. ordenar por su inmediata determinación que las embarcaciones de guerra de su Real Corona, que salieran a cruzar, persigan a todos los corsarios que encuentren, debiendo apresar a los que tuvieran las indicadas patentes..."[116].

La actividad corsaria en las costas lusas fue bastante intensa a juzgar por noticias tales como la publicada por el *Diario Mercantil de Cádiz* de 3 de octubre de 1820 en la que se podía leer que *"... desde el día 3 de diciembre de 1817 hasta marzo de 1820 han sido apresados, echados a pique o quemados por los corsarios de la América Meridional ochenta y un buques, y robados 25 sin incluir algunas embarcaciones costaneras"*[117]. La necesidad de combatir a los insurgentes de un modo conjunto se plantea repetidas veces: en un oficio de 16 de julio de 1817 se advertía que los portugueses estaban armando un crucero y pedían a España que actuase de manera conjunta con ellos, de nuevo en 25 de julio del mismo año, el capitán de la goleta *Monserrate*, Francisco Maristany (capturado por el bergantín *Independencia del Sur* el 29 de junio de 1817 en los 36º N y 45' O de Cádiz), informaba que la marina portuguesa cruzaba desde la Azores hasta la costa norte de Portugal. A este respecto, en ese mismo oficio se avisaba de la opinión del Capitán del puerto de Málaga acerca de la petición que debería hacerse a los portugueses, según la cual

---

ahorcados el capitán, contramaestre y 18 individuos de la tripulación de un corsario, que una fragata de esta nación aprisionó en estos mares, el cual lo había ya hecho con dos buques más, habiendo pasado a cuchillo la tripulación del uno; y como no mostraban patentes de corso fueron reputados como piratas lo que acreditó el piloto en su declaración, por cuyo motivo le han eximido de la pena capital".

[116] BPC, DMC 1/VIII/1817

éstos actuasen en protección de nuestro comercio y que España debería actuar con ellos de un modo recíproco[118].

El 14 de septiembre de 1818 una bombarda española procedente de Vigo informaba a su llegada Cádiz que, navegando a la altura del cabo de Roca oyó un fuerte cañoneo que duró 48 horas; el 17, esta misma nave avistó sobre la costa sur de Portugal una fragata desarbolada de todos sus palos y remolcada por un "bergantín particular"[119]. Hay otro testimonio publicado el mismo día en el mismo periódico, un patache español pudo oír durante al menos cinco horas un combate a cañonazos a unas 20 leguas al Oeste del Cabo de San Vicente; al día siguiente, a unas cuatro leguas al Norte de dicho cabo vio encallarse una corbeta *"... larga, como de guerra, remolcada por un bergantín de 18 cañones en vuelta del Norte"*[120].

La *Lista del Lloyd's* del 10 de julio de 1818 informaba que la fragata portuguesa *A Rainha dos Anjos* fue abordada el 27 de junio en los 36º 3' N y 17º 58' O por un bergantín corsario de 12 cañones, su patente era de Artigas (los únicos que actuaban contra el comercio portugués en ese tiempo); el saqueo produjo un botín de más de 800.000 pesos fuertes; lo que es en verdad revelador en esta noticia es la información que la acompaña: los corsarios preguntaron a sus víctimas si se sabía algo en Lisboa acerca del ataque a un paquete inglés el 29 de mayo. Los prisioneros de la fragata portuguesa fueron puestos en libertad a condición de no regresar a Lisboa antes de tres semanas, lo cual facilitaba a los corsarios un margen de libertad bastante amplio sin que se supiese de sus correrías en la capital portuguesa ni en cualquier otro puerto del mismo país. Sin embargo, como era de

---

[117] BPC, DMC 3/X/1820
[118] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5238.
[119] BPC, DMC 22/IX/1818
[120] Ibíd.

esperar los prisioneros no debieron cumplir la exigencias a juzgar por el momento en que se supo de dicho saqueo: una carta procedente de Madeira, recibida el 6 de julio y publicada en la lista del 10 del mismo mes[121].

Como ocurriese con el puerto de Cádiz, las bocanas de los puertos de Lisboa y de Oporto fueron testigos de capturas y saqueos sin que las dotaciones de su armada pudiesen hacer nada por impedirlo. Una carta remitida desde Oporto el 22 de septiembre y publicada en el *Diario Mercantil* de primero de octubre, informaba de diferentes capturas ante dichos puertos: el buque *General Sampaio*; saqueado, una goleta procedente de Madeira, incendiada; un bergantín procedente de Pará saqueado frente a Oporto, aunque puesto en libertad a continuación. Todos ellos habían sido presas del *Republicano*, capitaneado por Clemente Cathel, con patente de Artigas[122].

Las primeras apariciones de los corsarios en las aguas más próximas a las respectivas metrópolis (España y Portugal) no se redujeron a sus costas más cercanas también algunos territorios más apartados como las islas Canarias, en el caso de España, verían con estupor los estragos que los corsarios podían llegar a causar en sus puertos y costas. Era de esperar que así sucediese, no en vano estas islas se hallaban en la ruta obligada desde el Río de la Plata hacia Europa. Para colmo de males eran aguas no menos vulnerables que las más cercanas a Cádiz, dicha presencia de corsarios rioplatenses queda constatada en algunos de los primeros registros de nuestra base de datos. Entre los días 17 y 20 de julio de 1816 fueron capturados los bergantines *Rosario y San Juan*, ambos el día 17, y el *Juliana*, el día 20; los escenarios de estas capturas fueron Punta Anaga en el Noreste de Tenerife y la Punta del Salvaje, en la costa Oeste de Fuerteventura. Todos ellos

[121] BPC, DMC 25/VIII/1818.
[122] BPC, DMC 1/X/1818.

fueron presas de la goleta bonaerense *Independencia* (a.) *La Invencible,* armada con cuatro obuses de a 8 y un cañón giratorio de 16, su comandante eral el raguseo Miguel Ferreres. El 24 de julio de ese mismo año, el Capitán General de Canarias avisó del *"... apresamiento de varios buques mercantes en los días 17 y 20 de julio último por una goleta insurgente"* y solicita que se*"... le faciliten medios urgentemente para proteger al comercio y que si a este cuerpo se le pusiese un impuesto especial con este objeto lo abonaría gustoso"*[123]. En el mismo oficio advierte que en aquellas aguas se encuentran un bergantín y una goleta insurgentes que, ayudados de sus botes, lanzan ataques contra los mercantes que navegan por la zona. Describe a la goleta como *"... forrada en cobre y su costado negro con una franja blanca estrecha y siete portas"*, la tripulaban americanos, raguseos, otomanos, genoveses, portugueses y criollos. Informa que se trata de la *Independencia*, que había salido del Río de la Plata el 1 de abril, que su capitán era Miguel Ferreres, raguseo y que su segundo era gallego. Habían dejado los cabos (Santa María y San Vicente) porque decían ser perseguidos por un bergantín que ellos creían que era inglés. El oficio aporta otras informaciones como que esta escuadrilla formada por el bergantín no identificado y la goleta *Independencia,* tenían la intención de dirigirse hacia el O. para luego remontar hacia el N. y *"... hacerse con los barcos que conducen vinos, pues carecen de él"*; por último, se refiere a la presencia de corsarios en aguas peninsulares, pero en una zona de la que no hemos tenido más noticias que por medio de este oficio; al quejarse de la falta de unidades de la Armada en las Canarias para la defensa del comercio dice que algo similar está ocurriendo en el Cantábrico *"... al presentarse en Llanes un corsario con bastante fuerza"*[124].

[123] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5237.
[124] Ibídem.

El 20 de julio de 1816, el capitán de puerto de Santa Cruz de Tenerife comunicaba al Comandante General que, desde el amanecer había sido avistado, como a siete u ocho millas al Este del puerto, *"... una goleta con dos bergantines por sus aguas y que cruzando con frecuencia de ella a uno de los bergantines, aparentaban ser estas gestiones algún saqueo"*[125].

En 24 de julio de 1816 el Capitán General de Canarias informó a Madrid de la presencia y saqueos del bergantín bonaerense y solicitó de las municipalidades de Santa Cruz de Tenerife y del Puerto de la Cruz, a través del Real Consulado, que le facilitaran fondos para armar en corso un *"precioso bergantín"* que se hallaba fondeado en la rada, porque se esperaba la llegada de buques de La Habana *"con intereses del Rey y de particulares"*[126]. Se trataba del bergantín *Arriero*, y para poder emplearlo en la persecución de corsarios se necesitaban fondos para habilitarlo y hombres para tripularlo. A tal fin se habían ofrecido el capitán y el piloto del mismo: Agustín de Echeverría y Simón Jacinto Salduendo. El Consulado, aunque alabó la idea, se negó a aportar fondos para tal finalidad, aduciendo para ello que no podían contar con los mismos sin una orden expresa de S.M.[127], a las juntas convocadas al respecto se presentaron pocos miembros del Consulado e incluso los que acudieron se mostraron muy dudosos sobre las pautas a seguir contra los corsarios insurgentes. Ante esta pasividad el Capitán General adoptó una actitud más beligerante, ordenó al alcalde real de Santa Cruz para que volviese a reunir a los comerciantes de la

---

[125] Parte del capitán del puerto de Santa Cruz al Comandante General, santa Cruz de Tenerife, 20 de julio de 1816, Marina. Expediente sobre la salida del bergantín *Arriero* en persecución de un insurgente, 2ª 3ª, legajo 81, Archivo de la Capitanía general de Canarias (ACGC), cfr. Paz-Sánchez, M. de: *Amados compatriotas. Acerca del impacto de la emancipación americana en Canarias*. C.C.P.C., Ayuntamiento de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, 1994, pgs.: 91-92

[126] *Comunicación (borrador) al Prior y Cónsules del consulado de estas islas, Santa Cruz, 26 de julio de 1816.* ACGC, cfr. Paz-Sánchez, *op. cit.*, pg.: 94.

[127] Desconocemos hasta qué punto esta era una excusa fundada en hechos ciertos pero, como expondremos más adelante, otros consulados sí encontraron la posibilidad de disponer de sus fondos para habilitar buques

plaza y le *"... remitiera la lista de los que hubieren concurrido y la de los que hubieren faltado, para dar cuenta a S.M."*[128]; no dudó incluso en usurpar algunos fondos.

El bergantín, de 180 toneladas, forrado en cobre, se hizo a la mar el día 3 a las ocho y media de la mañana, embarcaron un total de ciento dos hombres (cuarenta pertenecientes a la dotación del buque, veintiocho voluntarios, diecinueve de la partida de Ultramar y trece de las milicias provinciales al mando de Ignacio Figueredo), realizando un crucero que se desarrolló desde el 3 de agosto al 8 del mismo mes de 1816, durante el cual no dieron con corsario alguno; como premio a su labor el Capitán General reclamaba grados de alfereces de fragata para Echeverría y Salduendo y al tiempo, criticó la pasividad y apatía de los comerciantes y el Real Consulado[129]. Es más que probable que aquellos insurgentes que no lograron encontrar durante su crucero hubiesen concluido el suyo y partiesen poniendo proa a otras zonas o a los puertos de expedición de las patentes, toda vez que éstas tenían una vigencia limitada: seis u ocho meses, como mucho un año. Una noticia publicada en el *Diario Mercantil de Cádiz* de 14 de noviembre de 1816 parece corroborar esta desaparición de insurgentes de aquellas aguas[130]. Sin embargo, justo un año después, en el mismo periódico aparece una noticia de muy diferente signo: *"En carta recibida de dicho puerto* [Santa Cruz de Tenerife] *se dice lo siguiente: 'Actualmente estamos padeciendo con los malditos corsarios insurgentes, pues en esta semana pasada a nuestra vista nos han*

---

corsarios con que combatir a los insurgentes, sin necesidad de contar para ello con un permiso expreso del rey.

[128] *Comunicación (borrador) al Prior y Cónsules del consulado de estas islas, Santa Cruz, 1º de agosto de 1816*. ACGC, cfr. Paz-Sánchez, *op. cit.*, pg.: 94

[129] AGM, Sección Corso y presas, legajo 5237.

[130] *"En carta fidedigna recibida de Santa Cruz de Tenerife fecha 23 de septiembre, se dice que los corsarios de Buenos Aires que infestaban aquella costa han desaparecido de ella"*.

apresado como diez bergantines del tráfico de estas islas, pero han tenido la generosidad de devolver los buques'"[131].

La indefensión de las Canarias es puesta de manifiesto no tanto por las capturas que tienen lugar en sus aguas más o menos cercanas, sino por el hecho de que algunos corsarios llegasen a tener la osadía de efectuar asaltos dentro de sus propios puertos: un bote armado, procedente de un corsario se internó en el Puerto de la Luz en mayo de 1819 y logró capturar un queche español; éste fue sacado de dicho puerto y tripulado con 70 hombres procedentes de una corbeta insurgente. Esta tripulación corsaria, intentó capturar durante tres noches seguidas a la *Nueva Veloz*, fondeada en dicho puerto, hubieron de desistir de sus empeños tras errar dos veces en la entrada del puerto y haber sido divisados. Sin embargo, y a pesar de su relativo fracaso los insurgentes no se deshicieron del queche y durante nueve días lo emplearon en su crucero, tras los cuales lo dejaron en libertad no sin antes robar todo el aparejo y embarcar en el mismo a la tripulación de un patache gallego capturado. Los prisioneros al llegar a Cádiz informaron que ese mismo día la corbeta insurgente liberó a otras presas salvo el patache gallego; el buque corsario formaba parte de una escuadrilla integrada por un bergantín y una goleta cuyo afán era capturar una fragata[132].

Son sólo algunos ejemplos de lo que son las primeras apariciones del corso insurgente en este lado del océano Atlántico. Creemos que resultaría demasiado prolijo exponer aquí todas y cada una de las apariciones de estos corsarios en las aguas más cercanas a la metrópoli. Haremos uso de más ejemplos conforme nos adentremos en el decurso de este fenómeno y de las consecuencias de sus acciones en el comercio

[131] BPC, DMC 30/IX/1817, carta fechada en Santa Cruz de Tenerife el 12 de septiembre de 1817.
[132] BPC, DMC 28/V/1819

ultramarino español. Sin embargo, cabe señalar la especial predisposición de las Islas Canarias a ser pasto de depredaciones de los corsarios insurgentes; con el progresivo desmantelamiento de la marina de guerra española a lo largo de las tres primeras décadas del XIX, la sensación de aislamiento y de desamparo de sus habitantes fue acentuándose. Hacia mediados de la década de los veinte del XIX, las Canarias habían llegado a permanecer incomunicadas durante veintidós meses.

No ha de resultarnos extraño, pues, encontrar informaciones que se refieran a la posibilidad de una invasión por parte de los insurgentes de aquel archipiélago; a este respecto, Calomarde, Ministro de Gracia y Justicia, informaba el 27 de marzo de 1826 de que el Intendente de Policía de la Islas Canarias la había dado cuenta que circulaba el rumor de que el Congreso de Panamá de 1º de octubre de 1825, había aprobado ir contra las Canarias en primavera, con el fin de intentar su conquista. El Intendente, alarmado ante estos rumores que cada vez cobraban más fuerza, incidía sobre la necesidad de al menos mil hombres para contribuir a su defensa[133].

Hasta ahora hemos hablado del extremo Sur de las aguas españolas, también de las aguas que podríamos denominar zona central: el Golfo de Cádiz y aun nos queda por referirnos a la zona Norte: la costa atlántica de Galicia y toda la cornisa cantábrica. Las cuales, pese a ser más intrincadas, de más difícil navegación e incluso un poco menos atractivas desde un punto de vista económico que las situadas más al Sur no quedaron al margen de las correrías y depredaciones de los corsarios insurgentes.

La costa del Cantábrico y las Rías Bajas se convirtieron desde muy pronto en uno de los espacios favoritos de los corsarios, una zona en la que incluso llegaron a encontrar cierta colaboración. En un artículo publicado en la revista *Historia 16*, nº 320, con el título

"Piratería y corso en Muros y Arosa", su autor, Daniel Bravo Cores, sitúa los años 1825 y 1826 como uno de los momentos en que mayor importancia tiene la presencia de corsarios en las Rías Bajas. En este período la principal actividad de corsarios corresponde, como ya hemos indicado, a la ofensiva efectuada por los colombianos.

No obstante ser las postrimerías de la década de los veinte del siglo XIX la época de mayor auge de los corsarios insurgentes en aguas del Cantábrico, poseemos ya información sobre sus rapiñas en dicha zona en torno a 1818. El *Diario Mercantil de Cádiz,* en su número de 25 de agosto de tal año reproducía un extracto de las *Listas del Lloyd's* de 10 de julio en la que se informaba de haber recibido unas cartas de Camariñas; en ellas se avisaba de la presencia de una fragata insurgente con 16 cañones y 160, la cual cruzaba por la zona comprendida entre las islas Sisargas y el cabo Finisterre. Durante su crucero dicha fragata había apresado al bergantín español *San Guillermo*, que viajaba de Lisboa a Bilbao, y al buque español *San Vicente* que se dirigía a Pontevedra; junto a esta fragata cruzaban otros dos buques de los cuales no se tenían noticias, salvo que el mando de uno de ellos había sido entregado a un tal Brown[134].

En el *Diario Mercantil* de 22 de septiembre del mismo año se aportan algunos detalles más: la fragata se llama *Unión*, su capitán es John Brown y estaba armada con 16 cañones de a 18[135]. En otras informaciones recogidas en nuestra base de datos se la identifica como *Unión del Sur* y se le asigna la tipología de corbeta, en dichas entradas de la base de datos su armamento variaba entre los 14 y los 18 cañones, sin embargo, en el único detalle que coinciden todas estas entradas es el mando del buque: John Brown[136].

[133] Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Sección Estado, legajo 214.
[134] BPC, DMC 25/VIII/1818
[135] BPC, DMC 22/IX/1818
[136] BPC, DMC 2/VI/1818 y DMC 23/VII/1818

Las comunicaciones de los Administradores de Correos de Oviedo, Gijón y Luarca, así como el Cónsul español en Bayona (Francia) advertían de las presas que hacían los corsarios colombianos en las aguas del Cantábrico y el Golfo de Vizcaya y del apoyo que éstos obtenían de los contrabandistas de la Isla de Arosa. Otra ayuda no menos importante recibida por los corsarios era la información suministrada por los exiliados españoles en Portugal; como ocurriese en el caso de Gibraltar, el principal temor de las autoridades absolutistas era que se estableciese contacto entre los liberales expatriados y los corsarios colombianos; había que tratar de impedir a toda costa una colaboración estrecha entre ambos[137]. Al igual que en casi la totalidad de la Península, se encomendaba la protección y la defensa de la zona del Cantábrico a los voluntarios realistas, es decir, sólo tropas de tierra para combatir una amenaza que procedía de la mar.

Los oficios de los administradores de correos describen a los buques insurgentes como dos bergantines que se sitúan a la vista de los puertos; el 15 de julio de 1826 en Luarca una goleta insurgente con un quechemarín vizcaíno apresado capturaron otro queche gallego; en las inmediaciones de esta misma localidad dos bergantines colombianos habían apresado a dos mercantes españoles *"... quemándolos y echándolos a pique"*[138]; tres días después, ante el fondeadero de Gijón, por la mañana, los insurgentes sacaron tres mercantes de Bilbao, bajo las almenas del castillo de Santa Catalina, el cual estaba desamparado por falta de cañones, es decir, con total impunidad. Difícil defensa de la costa se podía llevar a cabo careciendo de artillería capaz de poner en fuga a los buques insurgentes. Estos informes añaden, por último, que uno de los buques era una goleta "...

[137] AHN, Sección Estado, legajo 215.

con 25 hombres, con un cañón giratorio y dos pedreros, toda su maniobra de esparto y casi toda su gente floja. Enarbola [...] *bandera de tres listas, amarilla arriba, azul al medio, y encarnada abajo...”*[139] Lo que es lo mismo, aun cuando los buques parecían ser una amenaza menor a tenor de las descripciones, su presencia se convertía en toda una pesadilla para cualquier tipo de actividad que se llevase a cabo en las costas gallegas y asturianas.

Desde 1826 a 1828 la presencia de corsarios colombianos y, más tarde, de brasileños y bonaerenses persistiría en esta zona[140]; los primeros como consecuencia de un enfrentamiento que ya se prolongaba en exceso, los segundos a causa de la guerra entre ambas naciones, sus enfrentamientos, como otrora en el caso de norteamericanos e ingleses se trasladaban a todos los mares del mundo donde pudieran llegar a encontrarse. Como veremos más adelante, estas rías eran, a causa de su desprotección y desamparo bastante propicias para el contrabando, razón por la cual piratas como los del *Defensor de Pedro* trataron de desembarcar allá el fruto de sus rapiñas marinas.

---

138 Serrano Mangas, F.: “La armada española ante los corsarios colombianos “ en *Revista de Historia Naval*, año I, 1983, nº2, pg.: 125.

139 AHN, Sección Estado, legajo 215.

140 Algunos ejemplos más sacados del *Diario Mercantil de Cádiz:* BPC, DMC 14/VII/1826 “*Capitanía del Puerto 13 de Julio. Por otras cartas fidedignas de La Coruña se sabe que el 27 del pasado llegó allí el bergantín-goleta español ‘Eolo’, capitán D. Juan de Basterra, cuyo buque salió de esta el 9 del pasado con el convoy. Que el mismo día llegó el quechemarín español ‘Santiago y Santa Ana’, capitán D. Nicolás de Luzarraga, cuyo buque salió de esta con el convoy, habiendo podido escapar de un corsario insurgente que estaba aterrado sobre la isla de Vigo. // Escriben igualmente con fecha 31 del pasado que desde Muros, también al paralelo de Vigo, habían sido apresados desde el 20 al 27 del mismo dos místicos catalanes, un falucho y una goleta cargados de aguardiente y una bombarda nueva cargada de trigo y harina salida de Santander, cuyas tripulaciones habían llegado allí*”.

BPC, DMC 29/VIII/1826 “*Extracto de la Lista del Lloyd del día 18 de Julio último. París, 15 de Julio; varios buques que llegaron el 2 del corriente a S. Sebastián, fueron perseguidos por corsarios insurgentes en la costa de Galicia. En una semana cinco o seis buques españoles han sido apresados, dos de ellos procedentes de Bayona*”.

En fecha tan tardía como era el año 1828, cuando las amenazas de los corsarios habían cedido en casi su totalidad aun aparecían referencias a su presencia en aguas de Galicia:

"Capitanía del puerto 24/IV Hoy ha entrado en esta bahía procedente de Bayona de Galicia, y en 3 y1/2 días de navegación el quechemarín español Santa Ana, su capitán D. Diego Rodríguez, con carga de jamones, huevos y calcetas, y conduciendo 52 pasajeros con destino a esta ciudad y Sevilla. Dicho capitán ha declarado que a su salida de Bayona, el 20 del actual, le dijo el comandante de Marina de aquel puerto que había acabado de recibir de Vigo un oficio fechado del mismo día, en que se noticiaba, para que se hiciera saber a los capitanes de buques, que en la Ría de Marín había fondeado un bergantín armado con 18 cañones, una coliza y mucha tripulación compuesta en gran parte de negros, cuy capitán se había negado a contestar cosa alguna cuando fue visitado por el Resguardo de Rentas. Refirió el mismo capitán que había llegado a Vigo una fragata portuguesa llamada la 'Flor de Oporto', que viniendo del Janeyro para Oporto, había sido robada sobre la Madera por un bergantín de Buenos Ares, el que quitó a unos cuarenta pasajeros que traía sobre 150 mil duros. Dicha fragata permanecía en cuarentena"[141].

Parece que los efectos de la guerra argentino-brasileña entre 1828 y 1830, de un modo u otro, podían alcanzar a la Península; no sólo en actos tan sangrientos y disparatados como los llevados a cabo por los piratas al mando de Soto sino por ser sus costas visitadas por corsarios de ambos bandos, en especial de los argentinos, a juzgar por noticias publicadas por las *Listas del Lloyd's* reproducidas por el *Diario Mercantil de Cádiz*:

"Las cartas de Buenos Aires de 26 de Diciembre anuncian que debían salir muchos corsarios para cruzar contra los buques españoles en la costa de Galicia, boca del Estrecho de Gibraltar e inmediaciones de las islas Canarias. Algunos de ellos están listos y bien tripulados y armados"[142].

La ruina económica de la nación así como la desidia para acometer un correcto plan de flota y la reconstrucción de una armada adecuada a las necesidades de la España de aquellos años, posibilitó la total indefensión de las costas peninsulares e insulares. A medio plazo los efectos más palpables fueron la intensificación del contrabando en zonas como

[141] BPC, DMC 25/IV/1828.
[142] BPC, DMC 15/V/1829, *Listas del Lloyd's* de 5 y 7 abril

Galicia y los puertos delo golfo de Cádiz, la interrupción de las comunicaciones con las Canarias con lo que ello tenía de peligroso al situarlas casi al alcance de cualquier expedición corsaria y, cómo no indicarlo, la más que palpable sensación de impunidad que embargaba los corazones de todos aquellos que estaban involucrados en el comercio o la navegación, puesto que veían que su gobierno, con la dejadez de que hacía gala dejaba los bienes de sus compatriotas y aún su propio territorio al alcance de las acciones de los corsarios insurgentes y, más tarde, de los piratas que tomaron el relevo de éstos.

II.1.2.2. El Mediterráneo

"... los corsarios de los insurgentes americanos infestan el Mediterráneo; en el espacio de ocho días han tomado entre Cabo Palos y Cabo Creus ocho embarcaciones españolas de Valencia, Barcelona y otros puertos de aquella costa"[143].

El Mediterráneo era, desde siglos atrás, un mar pródigo en corsarios, abundan los ejemplos en todas las épocas tanto españoles como de otras naciones; paradigmáticos son los casos de los corsarios baleares y de los berberiscos. Sin embargo, a la casi permanente presencia de los berberiscos tenemos que sumar, casi desde los inicios de la ofensiva insurgente, la presencia de los corsarios hispanoamericanos, como así lo atestigua, el párrafo anterior. La franja litoral comprendida entre Adra y el Cabo Creus se convirtió en un escenario donde se desarrollaron buena parte de las acciones de estos corsarios, quizás no en la misma medida que en el Golfo de Cádiz, pero con un impacto psicológico mayor: la presencia de los insurgentes en el Mare Nostrum era igual que ver cómo unos intrusos se acomodaban en lo más íntimo del hogar.

El 18 de mayo de 1819 se publicaba en el *Diario Mercantil de Cádiz* la noticia de que un bergantín austriaco había desembarcado en Cádiz a 67 prisioneros puestos a bordo a 4 leguas al O de Larache por el bergantín insurgente *Constitución*; todos ellos correspondían a buques apresados sobre Málaga entre los días 8, 9 y 10 de mayo: la polacra *Paloma*, los londros *Carmen*, *Ecce Homo* todos ellos procedentes del Vendrell para Cádiz; también algunos procedían del lugre *Carmen*, que navegaba desde Barcelona a Bilbao y del bergantín *Rosalía* que lo hacía entre Cádiz y Levante[144]. Muchos en Cádiz debieron disfrutar mucho cuando, diez días después, pudieron leer en ese mismo periódico que el bergantín insurgente *Constitución* había naufragado el 22 de mayo frente a Tarifa y toda su tripulación había sido apresada[145].

Si bien la presencia de corsarios en el Mediterráneo se constata desde los mismos inicios de la ofensiva sobre las costas peninsulares, se hace más patente su presencia en torno a 1826, cuando la actividad corsaria se reduce a la llevada a cabo por los colombianos, contando con la colaboración de algunos de los liberales exiliados. En muchos oficios de las autoridades del Campo de Gibraltar, Granada, Almería y las costas levantinas y catalanas se patentiza esta actividad; en el Archivo Histórico Nacional, en su sección Estado son abundantes las comunicaciones de tal cariz, refiriéndose sobre todo a la incidencia de sus actividades en el Cabo de Gata y a la ayuda recibida por los corsarios colombianos por parte de la *"canalla refugiada en Gibraltar"*[146].

Como en otras zonas de España, la persecución y combate a los insurgentes se hacía aun más complicada al carecer la Armada de los más básicos medios para poder ejercer su

143 BPC, DMC 18/XI/1817, extractado de una carta remitida desde Londres con fecha 13/X/1817.
144 BPC, DMC 18/V/1819
145 BPC, DMC 28/V/1819
146 AHN, Sección Estado, legajo 214. Papel dirigido al Secretario de Estado y del Despacho de Marina. Oficio de Luis Mª. de Salazar al Sec. del Despacho de la Guerra.

cometido. El 16 de mayo de 1826 era el comandante militar del Tercio naval de Cataluña quien informaba de la situación de necesidad que estaban sufriendo las tripulaciones de la escuadra (2 corbetas y 2 goletas) surta en aguas de Tarragona los cuales *"... se hallan desnudos, y aun para lavar los andrajos que cubren sus carnes carecen de jabón..."*[147].

Hacia agosto de ese mismo año, el estrecho de Gibraltar se había convertido en la principal preocupación del Consejo de Ministros: era la zona de confluencia de vitales rutas marítimas y la presencia de Gibraltar repercutía en la mayor afluencia de corsarios insurgentes en esta zona, los cuales contaban con la colonia inglesa como puerto base para sus acciones. Ese mes se notificaba la entrada en Gibraltar del bergantín-goleta corsario colombiano *"República"* con varias presas hechas en el Cabo de Gata.

Como en el caso de las costas del Cantábrico no pocas serían las ocasiones en que escuadrones de caballería de los voluntarios realistas trataban de poner en fuga a los insurgentes que desembarcaban en las costas entre Gibraltar y el cabo Creus; las escasas unidades del apostadero de Cartagena o del de Mahón no eran capaces de ahuyentar a buques que, en la mayor parte de los casos, no representaban un peligro real.

Los recursos que se emplearon en el Mediterráneo para tratar de conjurar el peligro que representaban los insurgentes nos retrotraen a épocas bastante remotas, a los siglos XVI y XVII, cuando las costas de este litoral se plagaron de torres vigías desde las que se controlaban los posibles desembarcos de los berberiscos. Una Real Orden de 9 de octubre de 1825 encomendaba a José de Sumarán la elaboración del presupuesto para la reparación de las torres-vigías existentes entre Cádiz y Málaga. El coste total por la reparación y equipamiento de las 37 torres ascendía a 631.598 reales. Entre otras cuantías se recogían gastos destinados a los sueldos de los tres empleados correspondientes a cada torre y a los

[147] AHN, Sección Estado, legajo 214, Oficio del Comandante del Tercio Naval de Cataluña de 16/V/1826.

del director y dos ayudantes para el conjunto, partida ésta que equivalía a más de dos terceras partes (488.010 r. v.) del total del presupuesto[148]. El resto de los montantes, aparte de a la propia reparación de estas torres, estaba destinado al equipamiento de las mismas; éstas debían ser dotadas con 2 anteojos cada una de ellas y sendos telégrafos de aspas[149], elementos necesarios, en primer lugar para divisar al enemigo y, en segundo lugar, para mantener la comunicación entre las diferentes torres y entre éstas y el puesto de mando.

Este equipamiento debió parecer caro en exceso al Conde del Venadito, quien en un oficio dirigido al rey de 2 de agosto de 1826, proponía suprimir el telégrafo de aspas y sustituirlo por el método de la tabla pintada con banderas de señales; al parecer, era más fácil de aprender, como consecuencia de ello se podría limitar el número de torres que reparar y equipar, ya que estas banderas de señales eran visibles a tres millas distancia[150]. No queda claro si el proyecto llegó a llevarse a la práctica, con toda probabilidad pensamos que no, toda vez que los ataques corsarios estaban disminuyendo poco a poco, sobre todo una vez que fueron haciéndose efectivos los acuerdos adoptados en el Congreso de Panamá y también porque la Armada comenzó a ejercer un control más efectivo sobre las costas.

No hubo, como hemos visto, zona alguna de las costas peninsulares e insulares que quedase fuera del alcance de las tropelías de los corsarios. No cabe más que preguntarse por los efectos que estos ataques llegaron a tener sobre la economía española, sino también sobre la sensación de impunidad que dejaba en los sectores sociales más implicados en la navegación y el tráfico comercial. Sin embargo, aun nos queda otro interrogante ¿cómo actuaban dichos ataques en la moral de una oficialidad y marinería muy castigadas por la desidia y el desdén a que las sometían los distintos gobiernos?

---

[148] Serrano Mangas, F.: *op. cit.*, pg.:127.
[149] Ibíd.

II.1.2.3. El Atlántico occidental

En las orillas del Atlántico también encontramos otros puertos no menos importantes para el desarrollo del corso insurgente. Las peculiaridades propias de la conquista española y de la colonización del continente americano, aparte de la proximidad a la Península, hicieron que los principales asentamientos se diesen a todo lo largo de la costa Atlántica. Así encontramos los puertos del Virreinato de Nueva España: Veracruz, San Juan de Ulua; de las Antillas: La Habana, San Juan; de Centroamérica: Omoa; de la Costa Firme: Cartagena, Puertocabello, Isla Margarita; o del Río de la Plata Buenos: Aires y Montevideo. En algunos de estos puertos tienen su base buena parte de los corsarios insurgentes: Isla Margarita y Buenos Aires en especial y por señalar sólo los dos principales de entre los que se hallaban en manos de los independentistas. Estos puertos se corresponden, así mismo, con los principales focos del movimiento emancipador en la América española; no obstante, a estos emplazamientos corresponden la asignación de las patentes de corso y el armamento de muchos de estos buques, así como sus matrículas y sus tripulaciones. Pero a los mismos corresponden también otros en Norteamérica: Baltimore, Charleston, Savannah o Amelia Island entre otros. El corso era un buen negocio y a ello se aplican magníficas goletas y rápidos bergantines procedentes de estos puertos y carentes en su mayor parte de cualquier espíritu patriótico. Obtienen una patente, muchas veces en blanco, como las expedidas por Artigas, o por el representante de México en los EE.UU. y no dudan en ponerse bajo la bandera de la Banda Oriental o de Buenos Aires para cometer sus ataques. Los puertos norteamericanos así como los ingleses estaban llenos de veteranos tanto de las guerras contra Napoleón, en el caso de los ingleses, como de la guerra anglo-

[150] AHN, Sección Estado, legajo nº 215

norteamericana de 1812 en el caso de ambas naciones. Los más de ellos, además, ya habían ejercido el corso justo en esos años.

En los tiempos gloriosos del corsarismo norteamericano, cuando estos aventureros pusieron en jaque a la más potente armada del globo en aquel momento, la Royal Navy, se expidieron patentes a cientos. Desde Baltimore, Charleston o Savannah partía muchos de los capitanes corsarios que luego se pondrían al servicio de los independentistas hispanoamericanos.

En los inicios del siglo XIX los puertos de las costas Este y Sur de los Estados Unidos fueron los principales focos del contrabando dirigido hacia los puertos españoles en el área del Caribe; hacia su bloqueo se dirigieron los británicos con sus acciones durante la guerra de 1812-1814 y desde ellos partieron la gran mayoría de los corsarios que combatieron en esa misma guerra. Baltimore, de entre todos ellos, se convertiría, de largo en el más activo de todos en estas prácticas. Un magnífico abrigo natural al fondo de la bahía de Chesapeake; sus características geográficas hicieron de él un refugio perfecto para estos aventureros; no obstante, no fueron sólo las condiciones naturales las que hicieron de este lugar el más mencionado en las quejas del embajador español al Secretario de Estado de los EE.UU., sino también, el hecho de que buena parte de las instituciones y de los funcionarios que las encabezaban, así como toda una pléyade de comerciantes eran los más interesados impulsores del corso bajo bandera de los insurgentes. Esta actitud hundía sus raíces en tiempos pretéritos, anteriores incluso a la independencia de las Trece Colonias, cuando se daba una estrecha relación entre los habitantes de Nueva Inglaterra y los piratas que operaban en el Caribe[151].

[151] Afirma Gosse que había una gran vinculación entre los habitantes de Nueva Inglaterra y los piratas que operaban en el Caribe entre el siglo XVIII y los inicios del XIX, los piratas tenían en los puritanos de la costa

La costa Este de los Estados Unidos, así como algunos puertos de la desembocadura del Mississippi, se vieron favorecidos por los decretos de libre comercio y de comercio de neutrales dictados por las autoridades españolas; por otra parte, estos mismos emplazamientos portuarios participaban de manera muy activa del intenso contrabando que se daba con los puertos españoles del Caribe y Costa Firme. Entre los del Sur de esta república cabe destacar el de Nueva Orleáns, sin embargo, el título de emplazamiento corsario más famoso de la zona le corresponde a la bahía Barataria, un lugar con un nombre de claras reminiscencias cervantinas. Ubicado en el delta del Mississippi y muy próximo a Nueva Orleáns. En la bahía Barataria estaba la isla de Grande Terre, la cual fue durante bastante tiempo la base desde la que operaron los hermanos Laffite en sus tareas de contrabandistas. Esta isla estaba habitada por antiguos piratas y su intensa actividad de contrabando fue denunciada por el gobernador de Luisiana, Clairborne, el gran capital acumulado por Jean y Pierre Laffite les permitió hacerse con los servicios de los más caros y mejores abogados que consiguieron su absolución[152]; sin embargo, su perdón a todos los efectos no llegaría sino después de su contribución a la defensa de Nueva Orleáns durante el ataque inglés de 1815.

Una importante base corsaria objeto de disputas y reclamaciones tanto por parte española como por parte estadounidense fue la que se fundó en la costa oriental de Florida, más en concreto en la Isla Amelia. La ocupación de esta isla fue un objetivo que se marcaron repetidas veces tanto los insurgentes como otros oportunistas que, envueltos en la bandera de la independencia de la América española, vieron en dicha ocupación la posibilidad de crear un nuevo establecimiento al modo del que tuvieron los Laffite en

Este a sus mejores clientes, a los que les suministraban oro en polvo, esclavos robados y artículos de todo tipo; *Quién es quién en la piratería*. Editorial Renacimiento, Sevilla, 2003, pg.: 9.

Barataria. Este pequeño enclave de Florida, hoy día famoso por su torneo de tenis, fue un verdadero problema para las relaciones hispano-norteamericanas, un escollo a veces de difícil superación para las negociaciones en torno a la cesión de las Floridas.

El origen de la fundación de este establecimiento corsario parte de un afán bastante más ambicioso que el de establecer una base para tales correrías; su ocupación es posterior a al de Galveston u otros centros de semejante cariz. En junio de 1817, fue ocupada por el escocés Gregor Mac Gregor, quien proclamó la república independiente de la Florida del Este. No obstante, dicha fundación no prosperó. Mac Gregor y quienes le acompañaban en su aventura se quedaron sin fondos y tuvieron que someterse al mando de Luis Aury, a cambio de su ayuda. Fue dicho corsario quien hizo sustituir la bandera de la república recién fundada por la de la República de México. La isla Amelia fue ocupada por tropas norteamericanas a fines de 1817 por decisión del presidente Monroe.

La Isla Amelia ocupó bastantes líneas en la correspondencia del embajador Onís con sus superiores en Madrid, fueron repetidas las veces en las que se dirigió al Secretario de Estado, para ponerle al tanto de los avatares por los que pasaba este territorio español tan fuera del control de sus dueños legítimos. En una carta cifrada de 29 de octubre de 1817, el embajador Onís comunica a sus superiores una posibilidad para poder mantener la isla bajo control español y, al mismo tiempo, acabar con las pretensiones de los corsarios de usarla como base. Onís proponía establecer aunque fuese de manera provisional un vice-consulado en el puerto de Santa María, próximo a la isla a fin de poder actuar con más rapidez y eficacia ante los continuos robos y descargas de botines que hacían los corsarios

[152] Gosse, P.: *op. cit.*, pg.: 210.

en el puerto de Fernandina, situado en la propia isla[153]. En esta carta, el embajador daba cuenta de las instrucciones que había impartido al cónsul español en Charleston, Antonio Argote, para que enviase a su propio hijo para ocupar el cargo de vice-cónsul antes mencionado. La eficacia del personaje elegido para ocupar tal cargo queda constatada por la rapidez con que inició su correspondencia con el embajador desde su nueva residencia, para ponerle al tanto de los sucesos en la isla. Del descaro con que se operaba desde este establecimiento da buena cuenta uno de los párrafos de la carta, en él se hace saber a todos los embajadores españoles que estén atentos a la próxima salida de la fragata mercante americana *Congreso* desde el puerto de Baltimore hacia Santa María, en la Florida; el objeto de su navegación no es otro que "*... cargar en dicho puerto todos los efectos robados por los piratas a buques españoles y conducirlos a Fernandina, para llevarlos a vender a Europa, temiendo que en estos puertos sean reclamados por los cónsules del Rey; a fin de que si pueden hagan embargar dichos efectos a beneficio de sus dueños*"[154]. A continuación, en la misma carta, pasa a criticar la pasividad de las autoridades norteamericanas: "*... la apatía con que este gobierno y sus tribunales permiten estos excesos no es describible, ni cesará jamás por vergonzosa que sea si las cortes de Europa no toman parte en estos asuntos*"[155]; ante la incapacidad disuasiva de la marina de guerra española y la escasa o nula influencia que pudiesen tener en las autoridades norteamericanas las reclamaciones diplomáticas españolas, el embajador español siempre recordaba la necesidad de un frente común por parte de las potencias europeas, las cuales según veía el mismo se dedicaban a ver venir los acontecimientos esperando obtener jugosos réditos del desmantelamiento del imperio español:

---

[153] AHN, sección Estado, legajo 5642-II, carpeta nº 9, expte. nº 182.
[154] Ibídem.

[cifrado] "*Yo trabajo incesantemente a persuadir a estos Ministros que se reúnan a mí para hacer una representación enérgica sobre este asunto, pero aunque muchos de ellos me lo tienen prometido no acaban de decidirse y temo que no será al cabo como yo desearía. Crea V.E. que cada uno mira su negocio y que todos tratan de sacar raja de las convulsiones de nuestras Américas, el congreso de pacificación, si tiene efecto no conspirará a otra cosa, la Francia que es la que va de mejor fe piensa obtener la Isla de Santo Domingo, y que queden las Américas libres al convenio del mundo*"[156].

Hace referencia en este párrafo al congreso de Aquisgrán en el que muchos habían puesto serias esperanzas de obtener la ayuda de las potencias de la Santa Alianza en la pacificación (reconquista) de las Américas, sin embargo, el notorio cinismo y escepticismo de Onís le hacían albergar muy profundas dudas acerca de lo que España podría obtener de dicho congreso. Pero nos estamos desviando del tema y alejando del punto que estábamos tratando: los principales puertos y bases con que contaban los corsarios en Norteamérica.

En el territorio de lo que todavía entonces era México y hoy día es Texas, en pleno Golfo de México se halla una estrecha barra arenosa que discurre paralela a la costa tejana, en ella se ubica el puerto de Galveston, en el que los corsarios encontraron un magnífico emplazamiento para asentarse y emplearlo como puerto base para sus correrías. Desde el mismo se dominaban algunas de las rutas más importantes del Caribe, por otra parte su aislamiento y alejamiento por tierra de los principales centros de población tanto de México como de los Estados Unidos lo colocaban casi fuera del alcance de cualquier acción represiva por parte española o norteamericana. Al respecto de este establecimiento recoge Johanna von Grafenstein algunos testimonios acerca de su idoneidad para tales fines, se trataba de un útil y muy frecuentado refugio para las actividades de corso y las expediciones armadas. El recolector de la aduana de Nueva Orleáns, Beverly Chew, la describe en un informe al secretario del Tesoro, como *"una isla pequeña o barra de arena*

---

[155] Ibídem.
[156] Ibídem.

de algunas millas de longitud y anchura, situada en la bahía de San Bernardo en la costa de Texas alrededor de 90 millas al oeste del río Sabina". En su informe, Chew pone énfasis en que *"la facilidad que ofrecen los innumerables canaletas a los contrabandistas se hace demasiado obvia en un mirada sobre el mapa"* y subraya que la *"ubicación* [de Galveston], *tan inmediata a nuestros asentamientos, es preferible a Matagorda,"* ya que los corsarios *"buscan introducir sus botines en este Estado* [de Luisiana]*"*[157].

En Galveston se alternaron al frente del establecimiento los Laffite y Luis Aury. En carta de primero de julio de 1817 el embajador Onís describe la situación de dicho lugar; para ello recurre al testimonio del capitán de un mercante español apresado y conducido hasta ese punto, en su carta se habla de las depredaciones llevadas a cabo por los buques de la escuadra de Aury, en el texto se hace hincapié en el modo en que son juzgadas las presas en el puerto texano:

"*Las presas se sentencian por cuatro o seis personas elegidas por los mismos piratas en Galveston o cualquiera otro punto que guarnecen, y adjudicadas en estos términos se conducen con el mayor escándalo a los puertos de esta República, y parte pública, y parte clandestinamente introducen en ellos el dinero y efectos robados a los vasallos de S.M. sin que haya medio de obtener justicia*"[158].

El embajador incide en el tema de la incapacidad (o del desinterés) de las autoridades norteamericanas por ejercer control sobre los corsarios armados en sus propios puertos.

Los testimonios sobre el gobierno de Galveston ejercido por Luis Aury no son muy positivos, al menos hay versiones bastante contradictorias acerca de la vida en aquel establecimiento, este período coincidió con la llegada de Mina a dicho emplazamiento.

---

[157] Cfr. Von Grafenstein Gareis, J. L.: "Patriotas y piratas en un territorio en disputa, 1811-1819" en Suárez, Ana R. (coord.): *Pragmatismo y principios, la relación conflictiva entre México y Estados Unidos, 1810-1942*, Instituto Mora, México, 1998, pp. 13-70.

Prisioneros mexicanos que se fugaron de la isla atestiguan que Mina y Aury vivían en la mayor armonía. No obstante, otras fuentes afirman que *"reina*[ba] *entre ellos la mayor desunión y disgusto"* y opinan que *"la conducta de Aury no descubre ninguna mira política, sino una sed insaciable de riquezas que quien sabe* [a]*donde llevará.* [Dicen] *que este malvado y sus secuaces son muy crueles con nuestros prisioneros, especialmente si son Europeos, al paso que Mina y los suyos los consuelan y protegen"*[159]. Quien recogió dichos testimonios, Johanna von Grafenstein, coincide en nuestro juicio acerca de la actitud de Aury con respecto al corso insurgente, según esta investigadora, Aury combinaba la práctica del corso como negocio propio con la defensa de la causa patriótica de los hispanoamericanos.

Siguiendo con nuestra relación debemos centrarnos ahora en los situados en el Sur del continente. De los puertos hispanoamericanos que participaron en el corso son, sin duda, los del estuario del Plata los que descollaron a un mayor nivel en esta actividad. Es posible que no al nivel de los puertos norteamericanos, de los que procedían buques y tripulantes; fueron estos enclaves marítimos los que decidirían la utilización de este recurso en la guerra a una escala mayor de lo habitual y los que marcaron la pauta seguida por otras zonas de la América hispana, como hemos podido colegir, por ejemplo, a través de las palabras del propio Bolívar.

Desde la "refundación" del virreinato del Río de la Plata, el puerto de Montevideo se había convertido en el puerto por excelencia del Atlántico sudoccidental. Su ubicación en la misma desembocadura del Plata le confería la virtud de ser el puerto de recalada obligatoria

---

[158] AHN, Sección Estado, legajo 5642-I, carpeta 6, expte. nº 113.
[159] Cfr. Von Grafenstein, *op. cit.*

para los buques que cruzaban el océano en uno u otro sentido en condiciones de máxima carga. Sin embargo, hacia finales del XVIII, muchas de las características que habían hecho de Montevideo un puerto de excelentes condiciones habían empeorado; Félix de Azara nos da algunas referencias de la situación en la época antedicha:

"El puerto de Montevideo va de día en día perdiendo profundidad y se debe temer que pronto quede inútil. Además de esto está expuesto a los malos vientos que no sólo causan la mar gruesa, sino que hacen garrear las anclas, enredan sus cables, hacen caer unos buques sobre otros, y aun a veces los arrojan a la costa, porque el fondo es de fango blando donde no aguantan las anclas y donde los cables y las maderas se pudren. No se puede tampoco salir de este puerto todo lo deprisa que se quiere, y aunque haya bastante agua para las fragatas, y aun para los navíos, éstos están obligados a fondear un poco lejos del puerto"[160].

La degradación de las buenas condiciones de Montevideo se debía en buena medida a su propia ubicación en el estuario de un gran río, una corriente que arrastraba grandes cantidades de sedimentos, limos y toda clase materiales que podían llegar a hacer muy dificultosa la navegación si no se efectuaba una concienzuda tarea de dragado de los canales. Por otra parte, resulta muy curioso ver como muchas de los males señalados por Azara también se daban en el puerto de Cádiz. Un magnífico abrigo pero que también tenía fondos cenagosos, estaba sacudido por fuertes temporales de levante y, se hacía en la práctica inaccesible cuando soplaba el viento del suroeste y arrastraba consigo importantes aguaceros y tormentas, como ocurrió en los días de la batalla de Trafalgar.

Montevideo, no obstante, no fue un centro importante par el corsarismo insurgente, ya que muy pronto cayó en manos de los portugueses, los cuales contaron, en cierta manera, con la connivencia de las autoridades de Buenos Aires que veían en esta ocupación un freno a las acciones políticas de Artigas. Los orientales expidieron patentes de corso, sin embargo, no lo hicieron empleando este importante puerto como cabecera y base de estos

corsarios, ni siquiera como sede de un tribunal de presas al que conducir las mismas. Artigas no contaba con puerto alguno y el corso artiguista, se desarrolló, casi en exclusiva desde puertos norteamericanos.

Al otro lado del estuario del Plata, en su orilla sur, se encuentra el puerto de Buenos Aires. Este emplazamiento, carecía de las buenas condiciones del de Montevideo (no en vano fue el puerto oriental el elegido para ubicar el apostadero de la Real Armada) y, sin embargo, era mucho más importante por ser el centro político del Río de la Plata. Algún autor indica que Buenos Aires no era más que una ciudad dispuesta en la orilla de un río, jamás un puerto, ya que no tenía condiciones para la navegación y aun estaba más expuesto que el Montevideo a las inclemencias del tiempo:

"Su gran inconveniente era la barra de arena y limo, que obstruía la entrada condicionando tanto el acceso como la salida de cualquier embarcación en baja o en pleamar, cuando las condiciones de los vientos eran desfavorables. [...] *Por otra parte, la profundidad y las condiciones adversas del viento complicaban la salida de las unidades atrasando las maniobras. No obstante, su fondo de limo o fango permitía, de la misma manera que ocurría en otros amarraderos, que en bajamar los navíos quedaran apoyados sin sufrir averías"*[161].

Las dificultades antes descritas favorecieron que, en muchas ocasiones, los corsarios desistieran de remitir sus presas a la capital porteña, ya que con frecuencia éstas podían llegar a perderse en el mismo momento de acceder a Buenos Aires. La importancia de este puerto residía, pues, no tanto en el hecho de ser una base de corsarios cuanto en ser el origen del impulso político que los lanzó a llevar a cabo sus depredaciones por todos los mares. Buenos Aires era la sede del poder político que legalizaba unos actos que de cualquier otra manera no habrían dejado de ser sino delitos de piratería, que, como ya

[160] Azara, F.: *Viajes por la América Meridional.* Espasa Calpe, Madrid, 1969, pg.: 75, cfr.: Silva, H. A. (dir.): *Navegación y comercio rioplatense. T. I.* Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 1996, pg.: 84.
[161] Silva, H. A.: *op. cit.*, pg.: 85.

sabemos, eran tratados por los jueces de manera muy distinta a como lo hacían con los corsarios.

II.1.2.4. El Caribe

Junto con el Río de la Plata fue el primer lugar donde hizo su aparición el corso insurgente. Era una zona muy propicia, desde comienzos del XIX, el contrabando iba en aumento en el Golfo de México, si bien ya a mediados del XVIII era ya escandaloso, circunstancia favorecida por la escasez de mercantes españoles y, sobre todo por los permisos a los neutrales. Los norteamericanos, ya insertos en el negocio del contrabando aprovecharon las revoluciones americanas para dar un salto cualitativo y suministrar armas y pertrechos a los independentistas.

En 1814, el virrey Calleja informaba de la presencia de corsarios en el Golfo y de las medidas que había adoptado para ahuyentarlos. Para el virrey resultaba asombroso que, pese a que el volumen comercial era mínimo, no había desabastecimiento de ninguna clase; ahora bien, para las autoridades virreinales lo que en verdad resultaba perjudicial no era el daño al comercio, sino la posibilidad de ayuda a los rebeldes[162].

Las autoridades de Marina fechaban el inicio del corso insurgente en 1815, en ese año corsarios particulares españoles represaron varios buques que habían sido capturados por los cartageneros[163]. Esta es, quizás, la primera referencia que tenemos de actividad corsaria en esa zona. A lo largo de 1816 esa actividad se acentuará y la presión se hará cada vez más insostenible. Como en el caso de los puertos peninsulares y canarios se buscará cualquier medida conducente no ya a acabar con ellos, algo que parecía quedar bastante lejos del

[162] Olmos Sánchez, J.: “Contrabando y libre comercio en el Golfo de México y Mar del Sur” en *Revista de Historia Naval*, año VI, 1988, nº 22, pg.: 99.

alcance de los medios de que disponían las autoridades españolas, sino conformarse con ahuyentarlos.

Hacia 1816 varios son los corsarios que operaban en la zona del puerto de La Habana, actuando desde esa isla hasta la de Puerto Rico; las presas eran marinadas hasta los puertos de los EE.UU. de los que procedían los más de estos corsarios: en especial Baltimore, Charleston o Nueva Orleáns al menos hasta 1820 cuando el gobierno de los EE.UU. dictó una ley prohibiendo la arribada de buques armados en corso a los puertos de aquel país, excepto unos cuantos, entre los cuales se contaba, por cierto, Charleston[164]. Desde la instauración, por parte del gobierno de Bolívar, de una corte de Vice-almirantazgo y su consiguiente tribunal de presas en Juan Griego, en la Isla Margarita, se convirtió éste en el principal puerto de recalada de los corsarios insurgentes de cualquier bandera.

Los informes de la Junta Consular de La Habana hablan de *"... piratas insurgentes que infestan estos mares"*[165] de lo que deducimos que su número era muy abundante. En una Exposición del comercio de Santiago de cuba, con fecha de 31 de mayo de 1816 se habla de hasta 24 corsarios *"... piratas de considerable armamento"* de Nueva Granada que sitian toda la isla. No entra ni sale buque alguno, cometen *"... atroces asesinatos"*, que cuentan con la indiferencia de las autoridades de Jamaica, se refugian en Kingston. Piden los comerciantes una o dos corbetas para su auxilio[166]. No sólo provienen de Nueva Granada; muy pronto, a lo largo de ese mismo año y, sobre todo, en 1817 los corsarios de Buenos Aires y los que enarbolaban la bandera de Artigas comienzan a sitiar los puertos de la mayor de las Antillas. La osadía de estos corsarios llegaba hasta el extremo de

[163] AGM, Sección Corso y presas, legajo 5236.
[164] Beraza, A.: *Los corsarios de Artigas*, Apartado de los Tomos XV y XVI de la "Revista Histórica", Montevideo, 1949, págs.: 382-383
[165] AGM, sección Corso y presas, legajo 5237.
[166] Ibíd.

considerarse en igualdad de condiciones con las autoridades civiles y militares; así, por ejemplo, José de Almeida se dirigió al Consulado de La Habana, en 20 de marzo de 1817, proponiendo un canje de prisioneros[167].

Existe documentación abundante acerca de presencia de corsarios insurgentes en las costas de Cuba, así como de apresamientos realizados ante la misma entrada de sus puertos; sin embargo, hay testimonios bastante reveladores sobre la presión que podía llegar a ejercer; no sólo mediante bloqueos como los llevados a cabo por Almeyda o Taylor, sino también desembarcos en la costa oriental de la isla de Cuba, llena de fondeaderos y calas en las cuales podían ocultarse durante una persecución o realizar incursiones en tierra. Así ocurrió a finales de 1819, cuando corsarios insurgentes desembarcaron y secuestraron al alcalde ordinario de Puerto Príncipe, conocida, hoy día como Camagüey. El rescate de este oficial ascendió a 4500 pesos fuertes[168]

Una curiosa incursión en el Caribe la llevaron a cabo los marineros de la *Rosa de los Andes*, un buque corsario que a todos los efectos era una unidad de la Marina de Chile, propiedad del Ejercito Unido de Chile y Argentina. Este buque estaba al mando del comandante Illingsworth. Mientras navegaba por la costa pacífica de Panamá tuvo noticias que una fuerza realista pretendía remontar el río Atrato y caer a espaldas de las fuerzas insurgentes que dominaban la zona. Illingsworth hizo desembarcar a cien hombres que llevaron en hombros una de las chalupas a través del istmo de Panamá para ir a navegar en el Caribe y cortar la ruta del invasor. Esta empresa se frustró al no encontrar al enemigo. Muy osada es la calificación de López Urrutia de considerar este corsario como el único que operó a ambos lados del istmo de Panamá: el buque permaneció en el Pacífico, sólo la

[167] A.G.M., Sec. Corso y presas, legajo 5238, expte.: 1237.
[168] AGM, Sección Corso y presas, legajo 5238.

fuerza de desembarco intentó operar en la costa atlántica sin llegar a realizar acción de guerra alguna[169].

El Caribe sería el campo de acción de los corsarios de Aury y de Laffite, personalidades confusas y, sin embargo, verdaderos quebraderos de cabeza para las fuerzas realistas en esta zona. Los dos se alternaron en el control de sendos establecimientos y bases corsarias en dos puntos bien alejados, uno dentro del seno mexicano, Galveston, y otro situado en la costa oriental de la península de Florida, Isla Amelia, y de los que ya nos hemos ocupado con anterioridad.

Aury se iba a mantener en guerra con una escuadrilla que alcanzó a contar con catorce naves tripuladas por diferentes nacionalidades, incluso cuatro italianas. Su capital era el pueblo de Providencia y sus territorios incluían las tres islas principales del archipiélago de Santa Catalina. Fue tan nutrida esta actividad que se llegó a establecer una república con el nombre de "Estados Unidos de Buenos Aires y Chile"[170] y cuyo senado lo constituían todos los comandantes de buques que operaban bajo Aury. Muchos corsarios recalaban en las costas de México incluyendo las actuales de Texas y Luisiana y portaban patentes con la firma de Artigas o de Pueyrredón, el Director Supremo de Buenos Aires.

La respuesta de los realistas fue declarar el bloqueo de toda la costa norteamericana, una extensión de 1200 millas. Los norteamericanos haciendo notar que la fuerza naval que debía ejecutar este bloqueo contaba con una fragata, un bergantín y una corbeta, declararon

---

[169] López Urrutia, C.: *Los insurgentes del Sur,* pg.: 23.

[170] Esta entidad surgió de la *"... imaginación revolucionaria hasta lo febril, de un grupo de distinguidos patriotas sudamericanos: D. Lino Clemente (venezolano), D. José Cortés Madariaga (chileno), D. Pedro José Gual (colombiano), D. Vicente Pazos Silva (boliviano), D. Francisco Zárate y* [...] *Martín Jacobo Thompson, redactores el 31 de marzo de 1817 en Filadelfia* [...], *de la Carta Poder que diera fundamento aparente a la aventura emprendida por el 'General' escocés Gregor Mac Gragor en ese año",* Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.*,pg.: 303.

que esto no era un bloqueo sino la pretensión de intentar acabar con todo el comercio neutral en la zona del Golfo de México. A juicio de muchos historiadores hispanoamericanos, la concesión española de patentes de corso para actuar contra los insurgentes no se paró alguna acerca del perfil de los solicitantes, es decir cargan el peso de la culpa de la degeneración del corso y su devenir en piratería sólo del lado español. En palabras de López Urrutia:

"... fue esta la ocasión en que expidieron las más ilegales patentes de corso en la historia naval. Según los escritores norteamericanos, 'corsario' en el Caribe no significaba nada pues quienes practicaban esa ocupación eran piratas cuyas patentes no estaban reconocidas o eran ilegales y que no podían diferenciar entre los colores de España y los de otros países"[171].

La proximidad de los Estados Unidos situaba a los puertos españoles del Caribe en la primera línea de esta batalla, de un modo u otro se convertían en tristes protagonistas de las acciones de los corsarios. A los puertos ya mencionados tenemos que sumar, como dijimos antes, los de San Eustaquio, San Bartolomé y San Thomas, empleados también como bases por los corsarios. Bajo la égida española pero sin pode escapar del alcance de las acciones de los corsarios, San Juan de Puerto Rico vivió bastante de cerca la presión de los corsarios a lo largo de todo el tiempo de su actividad, más allá incluso de 1828. El puerto de San Juan fue el escenario elegido por dos corsarios insurgentes, uno venezolano y otro argentino, para escenificar su entrega a las autoridades españolas, ambos como causa de sendos motines a bordo de dichos buques.

Una de las pequeñas Antillas, en concreto la isla de San Bartolomé, es objeto de una pequeña publicación en internet que hemos tenido la dicha de poder localizar; en ella se

[171] López Urrutia, C., *op. cit.*, pg.: 25.

habla de la estrecha relación que tuvo esta colonia sueca con los corsarios insurgentes[172]. San Bartolomé pertenecía la corona sueca desde que fue cedida por Francia el 1 de julio de 1784. Las dimensiones de esta isla son de unos escasos 21 kilómetros cuadrados, carecía de agua dulce pero, por el contrario contaba con dos excelentes puertos naturales, quizás los mejores del Caribe para los barcos de la época: el puerto de Gustavia, en la bahía de Le Carenage, y el islote de Five Islands, uno de los descargaderos favoritos de contrabandistas y corsarios. A partir de 1805, con el fin de los privilegios de la Vestindiska Kompaniert la isla se convirtió en un excelente intermediario entre los Estados Unidos y las colonias de su entorno. Hacia 1820, San Bartolomé conoció una época de gran prosperidad, ya que, aun cuando Suecia había sido potencia beligerante en las guerras napoleónicas había mantenido una exquisita neutralidad en el Caribe; en el período 1810-1819 la actividad comercial de la isla estuvo vinculada a las operaciones bélicas en el área de las Antillas.

Entre 1810 y 1815 los corsarios norteamericanos y sus extensas redes de contrabando en todo el golfo de México y el Caribe aportaron toda clase de mercaderías de tránsito a San Bartolomé, reforzando así el rol que ya tenía de centro de reexportación. En Five Islands se efectuaban descargas y cargas de presas ilegales, también allí se falsificaban los documentos de remisión de las mercaderías; entre 1814 y 1823 los corsarios fueron los principales agentes del comercio de reexportación de San Bartolomé. James Hackett, legionario inglés al servicio de los patriotas de Venezuela describió la isla como: "*...el punto de cita general de todos los barcos contrabandistas; a la vista ondean en el puerto de Gustavia los pabellones de todas las naciones, principalmente el de América (del Norte); y me he informado que la mayor parte de la ganancia de los negociantes*

[172] Vidales, C.: *San Bartolomé: Las Antillas suecas y la Independencia hispanoamericana (1810-1830)*; http://www.home.swipnet.se/

establecidos en esta isla consiste en el interés que tienen en las naves que practican el contrabando"[173].

William Israel, comerciante de la isla, era agente de varios corsarios argentinos, entre los que cabe destacar el *Santafecino*, de José Guillermo Estífano. Pero la presencia de corsarios no se redujo a estos varios argentinos; entre 1814 y 1815 fue muy intensa la de los corsarios de Cartagena, entre 1815 y 1819 fueron los venezolanos y los corsarios de Aury los que ocuparon el papel protagónico; por último, en el período comprendido entre 1818 y 1829 los que más frecuentaron esta isla fueron los de Artigas, Buenos Aires, Chile y la Gran Colombia. En dos ocasiones la isla de San Bartolomé fue escenario de ventas de presas, en el 1816 el propio Bolívar ordenó que se dirigiese a esa isla para su liquidación una presa del buque venezolano *General Mariño*; en otra ocasión, noviembre de 1818, fue un buque de los que ejercían el corso para Artigas el que fue vendido en esa isla, fue adquirido por el corsario grancolombiano Nicolás Joly, quien dispuso del mismo a partir de enero de 1819.

En su texto, Carlos Vidales, afirma que las raíces de la hospitalidad de San Bartolomé para con los corsarios hispanoamericanos se remontaban a fines del XVIII y las incipientes revueltas independentistas, como las de España y Cortés Campomanes[174]. También en esa misma isla encontraron un buen suministrador de armas y pertrechos los seguidores de Bolívar.

Brión empleó la isla de San Bartolomé como punto de trasvase a sus naves de los cargamentos de armas que, desde Inglaterra, recibía en mercantes de esa bandera; sin embargo, de nuestros más conocidos corsarios fue Chase el que mantuvo, quizás, una

---

173 Hackett, J.: *Realation de l'expedition partie d'Anglaterre en 1817 pour joindre les patriotes de Venezuela...*; cfr.: Vidales, C.: *op. cit.*

relación más estrecha con la colonia sueca. El gobernador de la colonia, Norderling, a lo largo de llegó a establecer acuerdos con este capitán acerca del saludo y recibimiento que se haría en la isla a los corsarios de la Gran Colombia.

Las protestas españolas y, sobre todo portuguesas entre 1817 y 1818 fueron muy reiteradas, quejas que se hicieron mucho más notables durante las sesiones del congreso de Aquisgrán, en otoño de 1818, comprometiéndose la corona sueca a respetar los intereses españoles y portugueses en la zona. Sin embargo, el nombramiento del gobernador Noderling acabaría con ese compromiso del gobierno sueco; a comienzos de 1822 las protestas arreciarían de nuevo e incluso un enviado español se personó ante la corte de Estocolmo a fin de hacer patentes las quejas del gobierno de España. En este sentido cabe llamar la atención sobre el doble juego que llevaba a cabo el gobierno sueco: por una parte pedía explicaciones a su gobernador en la isla sobre su comportamiento y colaboración con los corsarios, aparentando querer acabar con dicha situación; y, por otra parte, intentaba vender desde Estocolmo navíos de guerra a Colombia y México. Desde los Estados Unidos arreciaron también las críticas contra al gobernador Norderling y sus "trapicheos" con los corsarios, sin embargo, dichas acusaciones sólo se dieron a través de la prensa y no como quejas formales surgidas del gobierno norteamericano. Las quejas españolas, las demandas de explicaciones por parte sus superiores y los repetidos artículos de prensa en los EE.UU. criticando sus actividades no sirvieron para que el gobernador de la isla corrigiese su proceder.

Dentro del Caribe el puerto que mayor renombre tuvo entre los corsarios fue el de Juan Griego, en la Isla Margarita, en el Norte de Venezuela, sede del Vicealmirantazgo que

[174] Vidales, C.: *op. cit.*

ocupó Luis Brión y tribunal donde se juzgaron numerosas presas, no sólo venezolanas y colombianas, sino también rioplatenses. Después de pasar de unas manos a otras antes y después de la expedición de Morillo, quedó bajo control de los independentistas en 1817 quienes fundaron en ese mismo año la corte de Vicealmirantazgo que quedó establecida en la isla bajo el mando de Brión. Desde la misma ejerció un mando demasiado personalista, en su proceder se confundían, anteponiéndose, muchas veces sus propios intereses con los de la lucha por la independencia.

El puerto de Juan Griego era, dentro del Caribe, el preferido por los corsarios no sólo como tribunal de presas sino también como punto de reavituallamiento o de reparación de sus buques. Dicha isla fue bastante frecuentada por algunos corsarios al servicio de Buenos Aires, tal fue el caso de Wilson, capitán de la goleta *Almeyda*, a sí podemos constatarlo a través de los testimonios de marineros españoles. Estos hombres, una vez liberados en Norfolk por su captor se dirigieron al consulado español donde expusieron las vicisitudes de su apresamiento. Dos de estos marineros habían sido apresados en el área del cabo de San Vicente en junio de 1819 y, con sus buques, habían sido remitidos a la isla Margarita. Allí permanecieron mes y medio, siendo obligados a continuación a formar parte de la tripulación de la goleta corsaria; combatieron contra una fragata española que causó graves averías al buque corsario, hirió de gravedad a su capitán y aun provocó la muerte de un marinero del corsario, no obstante, la goleta logró escapar de la fragata española gracias a *"... ser a mucho más andar que la fragata"*.

Entre estos mismos documentos, encontramos otras informaciones no menos reveladoras acerca de otros fondeaderos en el Caribe. El intendente de La Habana, en 1820 se quejaba de las agresiones de los corsarios, en especial de Aury, Brión, Brown y

MacGregor *"... todos ellos armados en los Estados Unidos"*[175] que no sólo se conformaban ya con atacar a los buques españoles sino también franceses, así como británicos y norteamericanos que conducían cargamentos consignados a españoles. Todos estos buques eran conducidos a la isla de San Andrés, hoy día perteneciente a Colombia, situada frente a la costa atlántica de Nicaragua.

Por último, no debemos olvidarnos de la única república independiente del Caribe, Haití, con la cual pudieron contar los insurgentes gracias al apoyo del presidente Petion, como sucedió en 1816 cuando Bolívar hubo de huir de Cartagena a bordo de los buques de Aury. En Haití, en el puerto de Aux Cayes tuvo lugar la famosa discusión que llevó a la ruptura entre ambos con la intermediación del almirante Brión, principal beneficiado de dicha ruptura. Currier, en su estudio sobre los cruceros del *"General San Martín"*, cuenta que algunos corsarios remitían sus presas a Haití, pero que llegó un momento en que Petion dejó de colaborar con ellos para pasar a quedarse con el fruto de sus correrías, razón por la cual se buscaron otros fondeaderos alternativos como Juan Griego o Gustavia y Five Islands.

No obstante todo lo dicho, lo que en realidad caracterizó a esta zona del planeta fue el renacer de la piratería en su todo su esplendor. Escaso era el control que independentistas y realistas podían ejercer sobre unos corsarios que, en la mayor parte, sólo querían de aquellas naciones por las que decían combatir una patente de corso que les permitiera delinquir con toda la impunidad que permitía dicho documento. El Caribe volvió a conocer los días que describió Exquemelin a fines del XVII.

II.1.2.5. Las costas del Pacífico

[175] Ibídem

Aun quedando bastante al margen del ámbito territorial en el cual centramos nuestro estudio, no podemos pasar por alto algunas referencias al corso ejercido en el océano Pacífico. Esta zona del planeta fue escenario de algunas de las acciones más espectaculares de los corsarios insurgentes, como la expedición de Bouchard en la fragata la *Argentina.*

En las postrimerías de la etapa colonial ya eran numerosos los barcos extranjeros que frecuentaban las costas de Chile para hacer contrabando. A los habituales buques ingleses, holandeses y franceses, se añadieron los ahora pujantes buques norteamericanos. Estos contrabandistas contaban, por lo general, con el apoyo de los criollos chilenos, quienes identificaban las trabas e interferencias de las autoridades españoles como una demostración más de la arrogancia del sistema colonial español. Como respuesta natural de los chilenos a estas imposiciones de las autoridades virreinales, una de las primeras acciones de la Junta de Gobierno, que se instaló el 18 de septiembre de 1810, fue la declaración de la apertura de los puertos chilenos al comercio mundial[176]; en palabras de Carlos López Urrutia, *"... ese primer gobierno chileno que no contaba con medio alguno de defensa ni protección, tuvo el optimismo de declarar la libertad de comercio y de abrir los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo al comercio extranjero"*[177].

De cualquier manera, la Junta, como hicieran otros gobiernos insurgentes cometió un grave error estratégico, pues no habían hecho planteamientos para tener el control de los mares que bañaban sus costas y para arrebatar la superioridad naval a los españoles; con esta falta de planteamientos estratégicos de envergadura dejaban abiertas a los realistas las rutas de acceso y comunicación. Por otra parte, como en el caso de Buenos Aires y de otros territorios, también es cierto que en ese momento habría sido muy difícil crear una escuadra

[176] Stewart Stokes, H.I. y Cabello Pizarro, C.: *Los corsarios en la historia chilena*; en http://www.udec.cl/historia/art2-re7.htm

chilena, dado la falta tanto de marineros y oficiales chilenos experimentados como de los buques necesarios. Los errores se acentuaban al no haber hecho una expedición masiva de patentes de corso como hicieran los rioplatenses, las cuales habrían servido para reclutar una escuadrilla corsaria, puesto que, en términos económicos, había una gran demanda de ellas en el mercado: en los puertos norteamericanos había una gran cantidad de corsarios veteranos de la guerra de 1812 que habrían aceptado gustosos las patentes de la Junta.

Ese acierto estratégico, sin embargo, hay que situarlo en el haber del Virrey del Perú, quien sí decretó el corso y tomó a su servicio a los mismos capitanes que meses antes había perseguido como contrabandistas. La destrucción de la Patria Vieja no se debe buscar en la derrota de Rancagua, o las discrepancias entre O'Higgins y Carrera, sino en la renuncia al control del mar.

El Virrey Abascal, dueño del mar, bloqueó el puerto de Valparaíso con el *Vulture* y el *Warren* acabando con las esperanzas independentistas de libertad de comercio. Más tarde organizó una flotilla que, tras recalar en Valdivia y Chiloé, ancló en San Vicente desembarcando sus tropas en Lenga. Con la derrota de las milicias de Talcahuano, el almirante español Don Antonio Pareja pudo ocupar Concepción y avanzar al norte ocupando Chillán. Pese a todas las medidas adoptadas por los chilenos, el control del mar correspondía a las fuerzas realistas. Tan sólo la llegada a Valparaíso el 13 de marzo de 1813 de la fragata norteamericana *Essex*, con la misión de proteger el comercio norteamericano y de destruir la flota ballenera británica, logró aliviar en cierta medida la situación, gracias a su presencia se levantó el bloqueo a Valparaíso y se volvió a poner en marcha el libre comercio. La captura de la *Essex*, el 28 de marzo de 1814, frente a Valparaíso, por la fragata *Phoebe* y la corbeta *Cherub* de la Royal Navy, dejó de nuevo sin

[177] López Urrtia, C.: *Los insurgentes del Sur*; en , pg.: 4.

protección a los insurgentes. Los realistas se reforzaron con tropas traídas por mar desde Perú y con el envío del navío *Asia* desde España, lo que les permitió avanzar, derrotar a O'Higgins en Rancagua y reconquistar el territorio chileno.

Los años más negros para los independentistas de Hispanoamérica fueron 1815 y 1816. La conclusión de las Guerras Napoleónicas, puso de nuevo a España en condiciones de enviar refuerzos a América. En 1815, mientras San Martín organizaba en Mendoza una fuerza para la liberación de Chile, el gobierno de Buenos Aires decide recuperar un plan anterior de enviar una Escuadra al Pacífico, con ello se trataba de desviar la atención de los realistas de los preparativos, atacar e interrumpir el comercio y liberar a los prisioneros chilenos de las islas de Juan Fernández. La formación de una Flota en Buenos Aires ya había cambiado el curso de la guerra en la región de la Plata, con la victoria frente a las fuerzas españolas y posterior ocupación de Montevideo, hurtándoles así el dominio del mar en aquel extremo del continente.

La primera intención fue enviar la Escuadra Nacional al Pacífico, pero el estado financiero del gobierno de Buenos Aires no lo permitía. Por contra se decidió autorizar una expedición corsaria bajo el mando de William Brown, un marino irlandés que se había distinguido contra los españoles en Montevideo. En aquellos momentos el corso estaba comenzando a cobrar una gran pujanza en Buenos Aires, y pronto estaría en condiciones de dar el gran salto cualitativo y cuantitativo, que experimentaría a lo largo de los años siguientes.

A fines de octubre de 1815 zarpó la expedición corsaria al mando de Brown que consistía en cuatro buques. Uno de ellos naufragó cerca del Cabo de Hornos, sin embargo, los restantes lograron llegar al Pacífico dando un magnífico ejemplo de los resultados que el empleo de corsarios podía producir. Aunque no lograron liberar a los prisioneros

encarcelados en Juan Fernández, sí lograron detener el comercio español en el Pacífico. Las pérdidas causadas a los comerciantes de Lima fueron enormes. Los realistas en Chile ya no sólo tenían que temer un ataque a través de la cordillera, los hechos les habían convencido de la posibilidad de que otra expedición insurgente pudiese atacar desde el mar. San Martín, por su parte, hizo circular rumores de que se preparaba una expedición en Buenos Aires que atacaría Concepción y San Vicente, en cooperación con la travesía de los Andes por su ejército.

De inmediato, tras la victoria de Chacabuco, O'Higgins emprendió la creación de una Escuadra Nacional capaz de ganar y mantener el control del mar, y de escoltar y proteger una expedición militar al Perú. En paralelo al desarrollo y organización de una fuerza naval regular, particulares, en especial en los puertos de Valparaíso y Coquimbo, alentados por las posibilidades de fabulosas ganancias, iniciaron el armamento de corsarios.

En Chile la creación de los corsarios se debió más que nada al éxito obtenido por tres ingleses, los capitanes James y MacKay, y el ex-guardiamarina Budge. Los tres socios solicitaron patente de corso y, en los primeros días de 1817 procedieron a armar un viejo lanchón con una vela latina, que denominaron *La Fortuna* o *Death or Glory*. Salieron hacia Arica, capturaron un mercante español, la *Minerva*, y la usaron para continuar el corso.

El éxito obtenido fue el aliciente que se necesitaba para que muchos corsarios con patente chilena invadieran el Pacífico. En pocos meses el comercio español desapareció del Pacífico, encerrándose en El Callao. Atacaron poblaciones costeras desde Chiloé a Panamá y algunos se aventuraron a las costas de California y México. El corsario *Rosa de los Andes* combatió con las fragatas *Piedad* y *Prueba*; capturó numerosos enclaves costeros; sus tropas de desembarco cruzaron a pie el istmo de Panamá y acabaron con la presencia de realistas en parte de la costa de la actual Colombia.

El balance de los cruceros emprendidos por Chile y Argentina en el Pacífico fue positivo. El mejor bloqueo por una armada regular no habría surtido tales resultados. El corso ayudó a financiar la guerra, un aspecto muy importante dada la carencia de recursos económicos de los chilenos, y las dificultades financieras a las que se enfrentaba el gobierno de O'Higgins para montar y mantener la expedición a Perú. De igual modo las presas tomadas por la Escuadra Nacional chilena bajo el mando de Cochrane financiaban los sueldos de los marineros, los cuales en poco o nada se diferenciaban de sus homólogos realistas, en lo referente al atraso o impago de sus soldadas.

El hecho de que la escuadra constituida por los chilenos pudiera seguir funcionando se debía al sistema de presas. A su vez, los corsarios actuaban como fuerza de complemento de la fuerza naval regular, es decir, eran de facto la “marina auxiliar” a la que se refieren muchas legislaciones de corso. Los corsarios obligaban a la flota española a extenderse a lo largo del extenso litoral del Pacífico, a intentar sofocar multitud de pequeños incendios, mientras que la Escuadra podía operar en forma concentrada, en contra de blancos escogidos carentes de la protección adecuada. El enemigo resultaba débil en todas partes, mientras los insurgentes podían descargar el golpe allá donde más les convenía.

Como en otros mares y como les sucediese a casi todos los gobiernos que extendieron patentes de corso, los chilenos no lograron evitar la tendencia de algunos corsarios, cuando las presas legítimas se ponían escasas, de cruzar la delgada línea entre el corso y la piratería. Hubo casos en que tripulaciones se amotinaban o desertaban para dedicarse a la piratería. En 1821, en el buque de la Escuadra Nacional chilena, *El Araucano*, bajo el mando del capitán Simpson, anclado frente a Loreto en California mientras el comandante del buque y la mayor parte de la tripulación se encontraban en

tierra, el contramaestre, que había quedado al mando de la nave, se amotinó y zarpó para dedicarse a la piratería. Desembarcó aquellos marineros que no querían ser piratas, en Puerto Escondido, quienes sufrieron grandes penurias, antes de lograr reunirse con Simpson en Loreto. *El Araucano* después de recorrer las costas de Alta California tomó refugio en Tahití, donde fue capturado por un buque misionero inglés que le reconoció como pirata.

Los problemas más serios y de más larga duración fueron las reclamaciones de los gobiernos neutrales acerca de las actividades de los corsarios y buques de la Armada chilena. El caso más importante, que duró desde la década de los años veinte hasta la del setenta del XIX fue con los Estados Unidos, es llamada "Cuestión del *Macedonian*". El caso tocó de lleno en la línea de flotación de las relaciones entre Chile y Estados Unidos durante muchos años, creando en varias oportunidades situaciones muy tensas, que bien podrían haber causado una ruptura de relaciones o, lo que es aún peor, un *casus belli.*

Se ha dado al asunto la denominación de "Cuestión del *Macedonian*" debido a que el capitán Eliphalet Smith, al mando del bergantín estadounidense *Macedonian*, ayudaba a los intereses realistas en Perú desde 1818. Traficaba mercaderías y armas para los españoles, bajo la protección de su pabellón correspondiente a una nación neutral. También proporcionaba información sobre las fuerzas patriotas, y trasladaba importantes personajes realistas y sus bienes en su barco. El almirante Cochrane, tenía constancia de que el tráfico que llevaba a cabo el *Macedonian* correspondía intereses de comerciantes y autoridades españolas, así que, con la clara intención de dañar estas actividades hizo dos presas de importantes sumas de dinero vinculadas a los tratos realizados por dicha nave. Una fue el buque francés *La Gazelle*, capturado en Supe en 1819, durante el primer crucero de la Escuadra chilena al Perú, y otra en Sitana, en la época de la expedición libertadora, en 1821. Por tales acciones de Lord Cochrane, el Gobierno de los Estados Unidos presentó de

manera sucesiva al Gobierno de Chile dos reclamaciones oficiales, en las que sostenía que tanto los valores aprehendidos en 1819 como en 1821 pertenecían a ciudadanos estadounidenses.

En un principio esta cuestión fue sometida al arbitraje del Rey de Bélgica, quien determinó que Chile tenía que pagar una compensación a los Estados Unidos, sin embargo, ésta no fue no fue del monto que esperaban percibir los norteamericanos. Esta decisión de hacer pagar a los chilenos se debió a dos razones: en primer lugar, Chile se había descuidado en no establecer los tribunales de presas que el derecho internacional y su propia legislación le imponían, lo que dio margen a una reclamación por parte de los afectados; y, en segundo lugar, un cambio en la interpretación jurídica permitió el que Chile cayera en el marco de una irregularidad legal acerca de las presas hechas en tierra por fuerzas navales. Todo lo anterior nos muestra que a pesar de las ventajas económicas que significaba el actuar bajo patente de corso, ello no dejaba libre de problemas a los países que recurrieron a sus servicios.

No obstante el corso en el Pacífico persistió después de la batalla de Ayacucho y la aniquilación del poder español en la América continental: hasta 1826 permanecieron tropas realistas en Chiloé. Bajo el mando del gobernador de la isla, Quintanilla, se armó una pequeña flotilla de corsarios que hostigaban a las fuerzas peruanas y chilenas desde este recóndito enclave. Las pruebas de las acciones de corsarios españoles en el Pacífico se prolongan incluso más allá de la caída de Chiloé, hasta 1828 hay referencias en las Listas del Lloyd’s de ataques de corsarios en tales latitudes.

Los corsarios españoles de Chiloé, último reducto español en el Pacífico, se convirtieron en una verdadera pesadilla tanto para las armadas chilena y peruana, como para los buques neutrales que cruzaban dichas costas. Era frecuente la aparición en las

Listas del Lloyd's de noticias referentes a persecuciones y capturas por parte de dichos corsarios en el extenso litoral que discurre entre Chile y Perú. En mayo de 1824, un corsario español que recibía el mismo nombre del gobernador de la isla *Quintanilla*, cobró cierta fama por las acciones que estaba llevando a cabo en aquellos remotos parajes; la lista del Lloyd's de 20 de agosto de 1824, publicada en el *Diario Mercantil de Cádiz* en 12 de octubre del mismo año reflejaba algunas de estos actos que cabalgaban a un lado y otro del estrecho margen de separación entre el corso y la piratería:

"Valparaíso 22 de Mayo. Esta mañana ha llegado de Lima el navío americano 'Franklin', que salió del Callao el 4 del corriente, el cual refiere el apresamiento del bergantín inglés 'Bruse', en el puerto de Quilca, por el corsario español 'Quintanilla', y el de otro bergantín inglés, cuyo nombre se ignora, el cual fue represado por el buque de guerra del Perú 'Congreso'. Dicho buque fue enseguida a Quilca en busca del corsario. La presa francesa 'Vigié', que fue armada, y salió a cruzar con bandera española, fue apresada por el 'Congreso', y equipada para ir en persecución del 'Quintanilla'..."[178]

Un ejemplo de la prolongada pervivencia del corso español en el Pacífico la tenemos en esta noticia publicada por el *Diario Mercantil de Cádiz* en 1828:

"Lima 21 de Diciembre. El bergantín corsario español 'Griego', de 500 toneladas, con 18 cañones de a 12 y 185 hombres, su cap. Mata, con cuatro meses de navegación de Cádiz, salió de Pisco el 15 del corriente. Apresó en aguas de Valparaíso a la goleta peruana o chilena 'Araucana', y la condujo a las islas Marianas. Apresó también en Pisco al bergantín peruano 'Elena', y al místico 'S. Antonio', avaluado en unos 7.000 duros. El capitán dice que debía apresar solamente buques con bandera peruana". // "Acapulco 29 de Febrero. El bergantín corsario español 'Griego' ha estado algunos días a la vista de este puerto. Ha hecho varias presas interesadas en las costas de Chile, Perú, Colombia y Guatemala"[179].

II.I.2.6 La vuelta al mundo de la fragata *La Argentina*

Un caso excepcional de las acciones de corso lo constituye la vuelta al mundo de la fragata *La Argentina*, al mando de Hipólito Bouchard. Su excepcionalidad reside en el

[178] BPC, DMC de 12/X/1824.

hecho de haber sido el único corsario que efectuó una circunnavegación del planeta: partió del Atlántico Sur y recorrió tres océanos para atacar objetivos españoles en las Filipinas y en las costas de California y de Centroamérica.[180]. El crucero de estos corsarios discurrió ente los años 1817 y 1819; esta fragata había sido con anterioridad la *Consecuencia*, de pabellón español, capturada por Bouchard cuando trataba de acceder al puerto de El Callao.

Bouchard partió de Buenos Aires en los primeros días de julio de 1817, con órdenes de atravesar el Atlántico Sur y dirigirse al Índico; en dicho océano, tras arribar a la isla de Madagascar colaboró con el crucero antiesclavista de los británicos, en cumplimiento del artículo 17 del reglamento provisional de corso de Buenos Aires, el cual recogía la necesidad de liberar a los esclavos conducidos por buques capturados durante el corso. Desde Madagascar partió con rumbo Noreste hacia las Filipinas; en esta travesía la tripulación de la fragata corsaria se vio acosada y diezmada por el escorbuto, la "peste de los mares". En las islas del archipiélago indonesio debió desembarcar a toda su tripulación para reponerse, en la medida de lo posible de este terrible mal. En el ínterin obtuvieron noticias por medio de mercantes neutrales acerca de la escasa presencia de buques de la Real Compañía de Filipinas en los mares de oriente.

Azares y paradojas de la vida de los corsarios, en diciembre de 1817, mientras atravesaban el estrecho de Macasar, fueron atacados por praos piratas procedentes de las islas situadas en este paso obligado para acortar el camino hacia las Filipinas. Vencidos los piratas malayos continuaron su curso alcanzando la isla de Joló en los primeros días del año 1818; desde esa isla partieron hacia la de Luzón donde se encuentra Manila, alcanzando su

---

[179] BPC, DMC de 18/VII/1828

[180] La fuente empleada en la narración de los hechos de esta fragata es la obra de V. Mario Quartarolo: *Fragata 'La Argentina': Su vuelta al mundo (1817-1819)*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1967.

bahía a finales de enero. En dichas aguas y durante dos meses lograron hacerse con dieciséis presas, por lo general, buques de cabotaje. No obstante, en dos ocasiones Bouchard y sus hombres trataron de apresar buques de mayor porte; en la primera de ellas, cuando intentaban capturar un bergantín proveniente de las Marinas fue repelido su ataque con severas consecuencias para los argentinos. En la segunda de ellas lograron hacerse con una goleta, la cual fue empleada para capturar al bergantín que logró deshacerse de los corsarios.

Abandonaron las Filipinas en mayo, toda vez que no aparecían por aquellas islas buques de la Real Compañía, obtuvieron informaciones que señalaban que éstos habían sido enviados a puertos chinos; los corsarios pusieron entonces rumbo a Cantón, sin embargo, un fuerte temporal les obligó a desistir de tal intención y a poner proa hacia las Hawai, las cuales alcanzaron en agosto.

En este archipiélago descubrieron al buque *Santa Rosa de Chacabuco*, corsario argentino que había sufrido dos motines y que ahora, el rey de dichas islas, decía ser propiedad suya. Bouchard solicitó al monarca la entrega del buque y de los desertores para ser juzgados. Durante varios meses se procedió a su persecución por las islas, en octubre de 1818 se ejecutó a uno de los principales instigadores de los motines. Tras aprovisionar los buques, la escuadra corsaria se dirigió hacia las costas de California.

El mismo día que Bouchard ordenaba la ejecución del cabecilla de los motines de la *Santa Rosa de Chacabuco* anclaba frente a Santa Bárbara un buque norteamericano; a bordo llevaba cañones y pertrechos de guerra para vender y lo que era más importante, llevaba información vital para los realistas de estas costas: les avisó del apresto de dos buques corsarios en las Hawai que partirían de inmediato hacia California. Alarmado por

tal noticia y necesitado de todas las armas posibles, el gobernador Solá adquirió a los norteamericanos todo cuanto llevaban a bordo.

A diferencia de otros homólogos suyos, el gobernador actuó con una diligencia y una capacidad desusadas, ordenó que se acelerasen todos los preparativos de defensa para repeler el ataque de los corsarios bonaerenses: evacuaron a mujeres y niños, escondieron todo cuanto había de valor, concentró todo el ganado y solicitó refuerzos a las demás misiones. El 20 de noviembre fueron avistados por los vigías del presidio de Monterrey, en la bahía de San Francisco. La *Santa Rosa* fue enviada para tratar de tomar mediante un desembarco el fuerte, prevenidos ya sus defensores lograron vencer a la corbeta y obligar a la mayor parte de sus tripulantes a entregarse. La reacción de Bouchard fue lanzar un contraataque: sus hombres desembarcaron, destruyeron alguna de las baterías que más daño les habían causado y, por último, tomaron Monterrey; allí ondeó la bandera argentina entre los días 24 y 29 de noviembre de 1818; después de abandonar esta plaza fuerte y haber recuperado la corbeta perdida, los corsarios argentinos continuaron su periplo californiano hacia el sur. A lo largo de su crucero continuaron efectuando desembarcos y capturando emplazamientos terrestres de los realistas, imponiendo bloqueos y capturando algunas presas. Santa Bárbara, San Blas, San Diego son algunos de los puntos de recalada de la escuadra corsaria; a éstos siguieron otros como Acapulco, Realejo (Nicaragua). El crucero por Norte y Centroamérica concluyó en junio de 1819 cuando pusieron proa directa hacia Valparaíso, puerto en el que esperaban ser recibidos como amigos y aliados.

La sorpresa de éstos debió ser mayúscula cuando, una vez dentro de este puerto chileno se vieron secuestrados por la escuadra comandada por Cochrane; la causa, según algunos historiadores argentinos era hacerse con el botín transportado por las naves de Bouchard y

poder financiar así una nueva expedición contra el reducto realista del Perú[181]; sin embargo, la realidad era más prosaica, más cruda: la patente de corso había concluido antes del ataque a Realejo, con lo cual todas sus acciones desde ese momento fueron actos piráticos[182]. La expedición concluyó de un modo nada glorioso: los buques estuvieron fondeados durante meses en Valparaíso, el juicio se demoraba y no había visos de que éste fuese a llevarse nunca a cabo. Agotada la paciencia y aprovechando la presencia de tropas argentinas en este puerto chileno, Bouchard decidió recuperar por la fuerza su fragata; la nave, desprovista de cañones concluyó su servicio actuando como transporte en la expedición libertadora al Perú. Bouchard y otros oficiales pasaron a servir en la marina peruana, tratando de frenar el personalista mando de Cochrane.

El ejemplo de esta fragata nos sirve para recuperar una importante cuestión: la impunidad. Una sola unidad de la Armada de las Provincias Unidas del Río de la Plata pudo atravesar muchos miles de millas de océano escapando a cualquier intento por parte de la Armada española de poder detenerla: ni en el Atlántico sur, ni en las Filipinas y tampoco a lo largo de las costas de California, México o toda Centroamérica, no hubo buques de guerra persiguiéndola o siquiera acosándola; por menguadas que estuviesen las capacidades de la marina de guerra española aun poseía en 1817 y 1819 la suficiente entidad como para poder enfrentarse a una fragata con posibilidades de éxito. *La Argentina* puso el acento en la ineficacia de la marina de guerra española y en la falta de ideas claras sobre la forma en que debía combatirse al corso insurgente.

II.3. Los actores

[181] VV.AA.: *Historia marítima argentina,* pg.: 457-459.
[182] Ibíd., pg.: 459.

"Porque el rédito del corso no reconoció límites: arruinó e hizo ricos a los armadores, y la alea, que era enorme, no fue siempre atractiva"[183]. Estas palabras de Arguindeguy definen muy bien el ansia de botín que llevó a muchos hombres, respetables empresarios: armadores, financieros, pacíficos en su conducir diario a involucrarse en una actividad económica que bordeaba los sutiles márgenes de la legalidad y la decencia, que podían acarrear consecuencias trágicas para la vida de muchas personas y que implicaba, de modo necesario, la ruina de los competidores. Podemos afirmar que el corso, en cuanto que actividad empresarial, es la única en la que se busca la total aniquilación del empresario rival, el cual no es strictu senso un competidor o un rival, sino un enemigo al que se combate con las armas de la guerra y con la autorización de un gobierno al cual se sirve.

Instrumento económico y, a la par, instrumento bélico; una forma barata de hacer la guerra que, además podía reportar beneficios para el estado que lo autorizaba. Poco o casi nada arriesgaban los gobiernos hispanoamericanos que fomentaron el corso, las embarcaciones y las tripulaciones, en su gran mayoría, procedían de naciones ajenas al enfrentamiento entre la metrópoli y sus colonias; en la autorización del corso estas nuevas naciones sólo se arriesgaban a perder credibilidad a los ojos de aquellas potencias de las cuales buscaban el reconocimiento, éstas, aun cuando reprobaban la concesión de patentes en blanco y la participación de sus propios ciudadanos en el corso, nada enérgico hacían para impedirlo.

En este epígrafe nos ocupamos de los aspectos más humanos del corso, de los hombres que lo hicieron en uno y otro bando. Protagonistas fueron tanto los políticos que lo autorizaron o combatieron como los capitanes y los tripulantes de los barcos corsarios; por otra parte, no hemos de perder de vista a otro importante componente humano dentro de la

[183] VV.AA.: *Historia Marítima Argentina*...,pg.: 403.

organización del corso: los empresarios, los armadores y los fiadores, sin los cuales este fenómeno no sería posible, pues ellos sustentaban el armazón económico necesario para su puesta en funcionamiento.

II.3.1. Los gobiernos

Arrancando desde la cúspide de la pirámide a quienes primero encontramos dentro de la organización del corso, tanto del insurgente como del español creado para el combate de aquél, figuran los gobiernos. Si bien no son ellos quienes toman las armas o conducen el timón de los buques corsarios, sí son quienes toman las decisiones que han de conducir al fomento o al combate al corso. En esta forma de hacer la guerra los Estados exponían poco toda vez que los ataques, salvo algunas excepciones, no iban a ser llevados a cabo por unidades de las respectivas armadas, sino por particulares que solicitaban una concesión administrativa: patente o carta de marca, que les habilitaba de manera legal para actuar de un modo que, de no ser por estos documentos, sus acciones podrían ser constitutivas de delito. Sólo los políticos: los caudillos americanos, las juntas o quienes ocupasen el poder en América, y el Rey y sus ministros, en el caso de España, estaban capacitados para la concesión de patentes, aun más, para decidir si podía ejercerse el corso.

El corso era la manera de hacer la guerra en el mar propia de los Estados que carecían de una marina de guerra; así lo entendieron los norteamericanos en 1812 cuando se enfrentaron a los ingleses, ya que su marina no tenía fuerza suficiente para afrontar un conflicto generalizado[184]. Los británicos conservaban el dominio real del mar y por ello consideraron que el mejor modo de enfrentarse a aquella gran máquina de guerra que era la Royal Navy, era la expedición de centenares de patentes de corso. De esta manera, los

norteamericanos consiguieron, que la Royal Navy hubiese de multiplicar sus esfuerzos en la defensa del comercio ultramarino británico, cuyos mercantes estaban siendo atacados. Así la marina de los EE.UU. se quedaba más desahogada y podía afrontar con mayores probabilidades de éxito sus enfrentamientos con naves de guerra inglesas.

El ejemplo estadounidense fue calcado por los rioplatenses. En sus inicios, el corso de Buenos Aires se orientó hacia el control del estuario del Plata y, sobre todo, a eliminar la presencia española en aquellas aguas. Sin embargo se requeriría de un esfuerzo mayor, toda vez que el apostadero de Montevideo constituía una amenaza mortal para los intentos de control por parte de los insurgentes. La presencia de los españoles en esta plaza les confería una posición dominante en la desembocadura del río y, por tanto, en el acceso marítimo a Buenos Aires.

La derrota de las fuerzas navales españolas en Montevideo tuvo lugar entre el 14 y el 17 de mayo de 1814. La amenaza quedaba así conjurada y el río quedaba expedito, sin embargo, la derrota de Napoleón en Europa vendría sembrar la desazón en el espíritu de los independentistas de Buenos Aires. Es entonces cuando, vista la incapacidad de la marina de guerra de Buenos Aires para poder frenar un intento de invasión y reconquista desde la Península, el comandante general de marina de las Provincias Unidas, Matías de Irigoyen, decide poner en marcha una campaña corsaria que se dirigiese de modo directo contra el poder español en sus fuentes: *"... el comercio que efectuaba entre sus remanentes colonias insulares y la metrópoli, cortando además sus vías de comunicación"*[185], cabe incluir también entre los objetivos del corso obtener roda la información posible acerca de los

[184] Jonson, P.: *El nacimiento del mundo moderno*, pg.: 34.
[185] VV.AA.: *Historia marítima argentina, T. V*, pg.: 401.

movimientos de las tropas realistas e interceptar las comunicaciones entre los centros de mando.

Los bonaerenses ya habían efectuado el corso con anterioridad, tanto en el río como en el Pacífico, con las campañas de Brown, sin embargo, el corso que ahora autorizaban los gobernantes del Plata pretendía abarcar un espacio mucho mayor del que hasta ese momento habían alcanzado: los buques deberían atacar a los españoles ante sus propios puertos, tanto a la salida como a la llegada de los mercantes.

A diferencia de lo que sucedía en las Provincias Unidas del Río de la Plata y la predisposición de sus autoridades a fomentar el corso, no encontramos la misma "simpatía" por esta manera de hacer la guerra en Bolívar, suyas eran las palabras acerca del valor del corso con las que iniciábamos este trabajo:

"La experiencia ha probado la utilidad de los corsarios, particularmente en nuestra lucha con España. El gobierno de Buenos Aires, el que más los ha multiplicado, es también el más conocido, respetado y temido".

Estas palabras se las dirigía a su almirante Brión, verdadero señor feudal de la navegación en el área del Caribe, oponente de Aury y juez de presas desde el Vicealmirantazgo de Juan Griego, en isla Margarita. Brión no era partidario de que se autorizase el corso en la misma dimensión que lo hicieron en Buenos Aires, no al menos si él mismo no tenía todo el control. La reflexión de Bolívar continuaba:

"Si nosotros hubiéramos adoptado su conducta, nuestra marina estaría cubierta de buques que nos servirían en ocasiones urgentes: que enriquecerían nuestros puertos con sus presas, destruirían el comercio español y le impedirían los socorros que se prestan los puertos enemigos mutuamente. Tantas ventajas habríamos obtenido sin costo alguno por parte del gobierno, en lugar de que por habernos opuesto a ese sistema, y adoptando el de los buques de guerra, no tenemos escuadra por falta de medios, ni molestamos el comercio".

Había llegado al convencimiento de que sus planes, y los manejados hasta entonces por el jefe de su escuadra, eran del todo punto fallidos, pues no habían conseguido poner en pie una flota lo bastante capaz de oponerse con garantías a la española y, por añadidura, no habían conseguido interceptar las comunicaciones españolas: Cuba y Puerto Rico mantenían un flujo constante con la metrópoli, sin que los neogranadinos llegasen a entorpecerlo del todo. Concluía el Libertador admitiendo que debía cambiar el sistema y, en contra de la sugerencia de anular y recoger las pocas patentes concedidas, pasar a fomentar el corso en la misma medida que lo hicieron en el Río de la Plata: *"Lejos, pues, de recoger las patentes que se han expedido, estoy determinado a librar todas las que pueda"* [186].

Ya en 1816, cuando Bolívar se disponía partir de Aux Cayes para la isla Margarita, se produjo una tormentosa discusión entre él y Brión de una parte y Aury de la otra[187]; la cual motivó que las fuerzas de ambos se separasen y que Aury decidiese partir hacia el norte con el fin de operar con los insurgentes mexicanos y colaborar en la expedición de Mina. Este conflicto se debió menos a la forma en que se estaba orientando la campaña libertadora y, en cambio, sus causas están más cerca del choque de los intereses particulares de cada uno de los dos marinos: ambos creían tener todo el derecho a ser jefes de la escuadra al servicio de Bolívar.

Duarte French opina que Brión detestaba a Aury por considerarlo no sólo un corsario enemigo suyo sino, también, un pirata. Para Brión, armador de Curaçao, los piratas eran sus enemigos si no se le sometían de manera incondicional; él los empleaba de manera provechosa en su tráfico mercantil, dirigiéndolos, sobre todo, a la eliminación de posibles rivales; a Aury lo detestaba por poseer una importante flotilla de naves de guerra, muy bien

[186] VV.AA.: *Historia Marítima Argentina. Tomo V La Guerra de la Independencia (1810-1824).* Departamento de Estudios Histórico Navales, Buenos Aires, 1987, pgs.: 490-491

equipada y tripulada[188], que respondía a su mando personal y que le garantizaba una gran independencia en sus accione, al no depender de ningún mando concreto.

Resulta difícil discernir hasta qué punto la mayor o menor disposición de los gobiernos a fomentar el corso venía dada por la proximidad o lejanía del enemigo. En el caso del Río de la Plata el enemigo podía llegar desde Perú o desde la Península. En el primero de los casos, las avanzadillas de tropas terrestres podían dar la alerta en el caso de una invasión; sin embargo, en la opción siempre presente de que la monarquía absoluta decidiese lanzar una invasión sobre el territorio argentino partiendo desde la Península, los bonaerenses necesitaban de buques que previniesen lo antes posible la inminencia de ese ataque y, caso de producirse, que lo interceptasen lo más lejos posible de Buenos Aires.

La temida invasión procedente de la metrópoli que movió a los argentinos a fomentar el corso, acabó lanzándose sobre Costa Firme. Pese a ser una de las zonas donde primero hicieron su aparición los corsarios y contrabandistas al servicio de la causa independentista. Los gobernantes de Costa Firme no se decidieron a organizar el corso contra España y, quizás tenían muchos más elementos para moverles a favor de tomar tal decisión que los propios bonaerenses: la proximidad de los Estados Unidos, la presencia amenazadora de apostaderos españoles en La Habana y otros puntos del Caribe, amén de ser este mar un refugio secular del contrabando y la piratería. A ello debemos añadir la proximidad de dos importantes bases corsarias: Galveston e isla Amelia, puntos de indefinición de fronteras y lugares en litigio, ajenos a todo poder regulador tanto español como estadounidense o de los insurgentes mexicanos. Y, sin embargo, hasta 1819 no se decidieron a autorizar el corso

[187] AGM, Sección Expediciones a Indias, legajo 56, expte. nº 14.
[188] Duarte French, J.: *Los tres Luises del Caribe ¿Corsarios o libertadores?,* Bogotá, 1988, pg.: 95.

a gran escala, justo en el momento en que se estaba comenzando a vivir la degeneración del corso bonaerense.

El año 1819 se producen importantes cambios dentro de la tónica general seguida hasta entonces por el corso: las dobles patentes se hacen cada vez más frecuentes; los bonaerenses se hacen con patentes artiguistas, incurriendo en flagrante delito; por otra parte, muchos corsarios, viendo cómo menguaban las posibilidades de hacerse con grandes botines, van dejando el servicio a Buenos Aires para enrolarse como corsarios artiguistas, ya que las patentes orientales permitían perseguir también al comercio portugués. No obstante, en 1818 ya comenzaban a detectarse algunas circunstancias que hacían pensar que el corso estaba tomando un rumbo diferente del que debía seguir.

Testigos de excepción de los acontecimientos de esta zona del planeta [el Atlántico Sur] eran los oficiales británicos de las dotaciones de los buques de la Royal Navy destinados a la estación naval del Río de la Plata. Esta estación naval, establecida casi al inicio del movimiento emancipador en Hispanoamérica, se convirtió en un corresponsal de primer orden para el gobierno británico que obtuvo de la misma, información de primera mano y de modo regular del estado del movimiento revolucionario en aquella zona. Así mismo actuaron como cónsules y diplomáticos, protegieron los intereses británicos en el momento en que iniciaban sus primeros contactos comerciales directos con los puertos del Cono Sur; sirvieron como intermediarios entre los súbditos británicos y las nuevas autoridades de las recién constituidas repúblicas, así como entre los patriotas y las fuerzas realistas y en ocasiones puntuales como buques de transporte para llevar mercancías al Reino Unido.

El volumen titulado *The Navy and South America* recopila las cartas enviadas por los diferentes jefes de la Estación Naval Inglesa en América del Sur al Almirantazgo en Londres. Nosotros hemos empleado sobre todo las remitidas por el almirante Sir William

Bowles, jefe de la estación entre 1816 y 1819, y las remitidas por el vicealmirante Sir Thomas Masterman Hardy, jefe de la misma entre 1819 y 1823. Todas ellas van dirigidas a John Wilson Croker, secretario del Almirantazgo entre 1809 y 1830.

Bowles, a bordo del *Amphion*, remitió una carta a Croker el 15 de febrero de 1818, en ella describía los problemas que ya comenzaba a causar la concesión indiscriminada de patentes de corso, tanto en el Río de la Plata como en Chile. Como quiera que los chilenos estaban extendiendo patentes de corso contra el comercio español en el sur del Pacífico, Bowles temía que estas depredaciones pudieran derivarse hacia los buques neutrales y por ello, comunicaba al Almirantazgo que había pedido al gobierno chileno que se respetase la neutralidad:

"Finding on my arrival in the southern Pacific, that the government of Chile had begun to grant commissions to privateers intended to cruise against the Spanish trade in these seas, and fearing that, except some precautions were taken, the same depredations would soon commence here which have been the subject of complaint in the northern hemisphere, I thought it right, during my stay at Valparaiso, to make a communication to the government on this subject, and their Lordships will be pleased to see, by the correspondence I have herewith the honour to transmit, the disposition shown in Chile to repress all acts of piracy or any molestations of neutrals by the armed vessels cruising under the flag of that country"[189].

El corso fue convirtiéndose, poco a poco, en un arma de doble filo y de sus problemas no pudieron sustraerse ninguno de los gobiernos que expidieron patentes. Por lo general todos carecieron de elementos de control. De nuevo recurrimos a la correspondencia de los marinos ingleses para constatar los problemas que ocasionaba la falta de control del corso por todos los gobiernos que lo habían autorizado; Hardy, ahora al mando de la estación naval inglesa, remitió una carta a Croker, a bordo del *Creole*, en

[189] Graham G.S. y Humphreys R.A. (eds.): *The Navy and South America 1807-1823. Correspondence of the Commanders-in-Chief on the South american Station*. Navy Records Society, Londres, 1962; Doc Nº 140, pgs.: 228-229.

Bahía, el 21 de Abril de 1823; en ella advertía de la posibilidad de que el buque *Belgrano* de la armada peruana se hubiese convertido en buque pirata:

"I am sorry to report that the crew of the 'Belgrano', Peruvian brig-of-war, ran away with her from Callao on the night of the 9th December, and there is every reason to fear that they will become pirates. They were last heard of at Paita under Spanish colours. The crews consisted of about 80 men, english and americans. They landed their officers, and sent a letter to the government stating the cause of their so acting was the want of pay, bad provisions, etc. I shall give the necessary orders to Captain Prescott [uno de los capitanes que estaban bajo el mando de Hardy] *to capture her should she commit any act of piracy against British vessels"*[190].

Difícil podía ser el control de buques que casi nunca hacían escala en los puertos nacionales, como ocurría con los armados en Baltimore y otros puertos norteamericanos; difícil, también, podía resultar que un gobierno como el de Artigas, carente de puertos desde los que operar pudiese controlar a los corsarios que autorizaban, muchos de ellos poseedores de dobles patentes. Más difícil aun resultaba controlar a los corsarios españoles que operaban en el Pacífico desde el reducto de Chiloé, en un momento en que la marina de guerra española a duras penas podía garantizar la plena seguridad de las costas peninsulares[191]; sirva como ejemplo el crucero ya mencionado del corsario gaditano *El Griego*, realizado a lo largo de las costas del Pacífico chileno y peruano en 1828 y cuyas presas eran remitidas a las islas Marianas.

La monarquía absoluta alegaba, en su defensa, que todos los problemas ocasionados por corsarios españoles habían tenido su origen en las patentes concedidas por los liberales durante el Trienio[192], solicitudes que a juzgar por anuncios como el publicado en el *Diario Mercantil de Cádiz* de 6 de marzo de 1823 debieron ser muy abundantes:

---

[190] Ibíd., Doc. Nº 218.

[191] Desde 1819 y hasta 1826, el gobernador de la isla, Quintanilla, expedía patentes de corso para actuar contra los buques chilenos. La armada española en esos momentos estaba casi desaparecida del Pacífico.

[192] Resulta, cuando menos, estremecedor encontrarnos casi dos siglos después las mismas excusas en boca de nuestros gobernantes, achacando los malos resultados de una acción de gobierno a gabinetes anteriores de

"Madrid 27/II/1823, [...] siendo repetidas las solicitudes que se hacen al ministerio de Marina pidiendo patentes de corso contra los enemigos de la España constitucional, se avisa a todos los que las soliciten que el gobierno de S.M. ha tomado las medidas convenientes; y como su concesión está sujeta a las formalidades que prescriben las leyes, y cometida su distribución a determinadas autoridades, a ellas deben dirigirse los que deseen obtenerlas"[193].

La correspondencia entre diferentes autoridades españolas informaba, de continuo, sobre las quejas de los gobiernos norteamericano e inglés por los problemas causados por corsarios españoles incontrolados en el área del Caribe.

A primeros de mayo de 1824, los ingleses, por medio del jefe de la escuadra británica en las Antillas, Thomas Cochrane, presentó sus quejas por los apresamientos hechos por corsarios españoles. Siguiendo su discurso habitual, las autoridades al servicio de la monarquía absoluta achacan los males a las patentes concedidas durante el Trienio Liberal; es el caso, por ejemplo de la goleta inglesa *Fam-Fam*, apresada el primero de junio de 1823, había caído capturada por la goleta corsaria *La Fortuna* comandada por Antonio Peiró, cuya patente había sido concedida por un gobierno liberal[194]. Se protestaba por lo que los ingleses consideraban un abuso de patente por parte de Peiró; ya que había capturados dos buques de una nación neutral, sin embargo, las autoridades españolas replicaron de dos maneras, la primera, y más importante, devolviendo todos los efectos tomados por Peiró y sus hombres en ambos buques; la segunda, especificando a los británicos que el abuso de Pairó no había consistido tanto en apresar a dos naves neutrales, las cuales efectuaban contrabando para los insurgentes, sino en haberlas considerado buenas presas sin siquiera conducirlas a un tribunal para su juicio de presas[195]. Por otra

signo político distinto. Excusas que, por otra parte, no sirven para justificar negligencias en el desempeño de una función de gobierno.

[193] BPC, DMC 6/III/1823

[194] AHN, Sección Estado correspondencia Cuba- Puerto Rico, legajo 6376, expte, nº 15.

[195] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5243, carpeta 1185.

parte, las autoridades de marina españolas reclamaban de los ingleses reciprocidad en el comportamiento hacia las presas.

Las reclamaciones contra acciones de corsarios españoles con patentes expedidas en Cuba y Puerto Rico procedían de la casi totalidad de los naciones con colonias en el Caribe; el encargado de negocios francés reclamaba contra los actos de piratería cometidos por corsarios españoles y en su reclamación no se indica sólo qué daños han ocasionados estos corsarios, también señala a culpables de estas piraterías entre los cargos administrativos de la isla:

"Los piratas y corsarios continúan infestando todos los pasos dela isla de Cuba, e introduciendo sus presas en esta colonia. El 'Romano' ha hecho muchos sobre el comercio francés que ha conducido a La Habana, según he prevenido a V.E. Este corsario recluta públicamente marineros, y este sistema de Expoliación parece está altamente protegido por sujetos de consideración a cuya cabeza están el almirante Gastón, y Coimbre auditor de marina"[196].

El encargado de negocios francés utiliza un estilo bastante sutil para proceder a amenazar con posibles represalias; recuerda al gobierno español que el de los Estados Unidos está dispuesto a perseguir a todos los piratas del Caribe, sobre todo a aquellos que encontraban asilo en las colonias españolas; el funcionario francés advierte que ellos no pueden permitir que los actos de los piratas queden impunes, por ello insiste en pedir medidas enérgicas al gobierno español para combatir la piratería antes de que Francia, al igual que los Estados Unidos, adoptasen medidas unilaterales[197].

En esta misma línea, el capitán general de la isla de Puerto Rico, Dn. Miguel de la Torre, el 20 de julio de 1824, remitía copia de una carta que había recibido del cónsul español en Filadelfia, con inclusión del informe que presentó la comisión diplomática al Congreso de los Estados Unidos, acerca de piraterías cometidas contra aquella república; en

[196] Ibíd.

su carta manifestaba el origen que tenía este asunto, así como informaba sobre las providencias que había tomado respecto a los piratas en las costas de la isla de su mando, San Juan,

"... Aparte de la poca exactitud con que respecto de esta Isla se ha explicado la comisión y de los insultos que envuelve el estilo que usó, debo imponer a V.E: para conocimiento de S.M. que todo tuvo origen en el pasado sistema [Trienio Liberal], *en cuya época mi autoridad no era otra cosa que una espectadora pasiva de los actos gubernativos, y de consiguiente estoy fuera de los cargos e imputaciones de aquel gobierno"*[198].

Incluía la carta de esta autoridad una traducción del *National Intelligenser* en la cual se recogía la sesión del Congreso de los EE.UU. de 19 de mayo de 1824, acerca de depredaciones cometidas por piratas contra mercantes norteamericanos; en ella la comisión diplomática del Congreso de los EE.UU. informaba sobre los actos llevados a cabo por los corsarios españoles:

"... Corsarios: distinguidos de los piratas sólo por patentes de una naturaleza sospechosa, dadas por oficiales españoles, cuya autoridad para darlas no está manifiesta; han sido armados en Puerto Rico, y han cometido ultrajes y depredaciones sobre las personas y propiedades de los ciudadanos de los EE.UU., ultrajes que ninguna patente puede despojar de su carácter de pirata. Sin más fuerza que la de una fragata, un bergantín y una goleta se atreven a declarar en estado de bloqueo una costa de más de 1200 millas de extensión. A esta violación de todos los derechos de neutralidad, añaden la absurda pretensión de impedir el pacífico comercio de las otras naciones con los puertos de la Costa Firme, bajo el pretexto de que antiguamente estaba prohibido por las leyes españolas de Indias, y apoyados en estos principios inadmisibles, conceden patentes en la isla de Puerto rico, a un enjambre de corsarios que ha cometido las mayores y más ruinosas depredaciones sobre el comercio legal de los Estados Unidos. El poder ejecutivo ha hecho frecuentes reclamaciones tanto a España, como a las autoridades de la Isla sin producir ningún efecto..."[199].

Se quejaban los miembros de la Comisión de no haber sido atendidas sus reclamaciones de la manera más conveniente: con tal finalidad habían enviado un agente a la isla durante el verano de 1823; la respuesta obtenida del jefe político de la misma fue que

---

[197] Ibíd.
[198] AHN, Sección Estado, Correspondencia Cuba-Puerto Rico, legajo 6375, expte. nº 22.

debían dirigir sus quejas al gobierno central en Madrid. Por otra parte, indicaba que las presas no eran enviadas a los principales puertos para ser juzgadas, donde podía ejercerse un mayor control, sino a puertos remotos y desconocidos donde los *"... tribunales son notoriamente venales, y donde los capitanes y dueños, carecían hasta de medios de poder dar su declaración..."*. Sin embargo, los problemas podían llegar a alcanzar una dimensión mayor de lo esperado y, como ocurriese en los puertos norteamericanos donde los cónsules españoles planteaban reclamaciones contra corsarios norteamericanos, los representantes de aquél país en Puerto Rico y otros puntos comenzaban a correr el riesgo de ser asesinados a causa de sus reaclamaciones y protestas:

"... en San Juan de Puerto Rico se ha intentado asesinar al agente comercial de los Estados Unidos, y a un capitán de buque mercante, con el objeto según se cree, de impedirles tomar medidas legales para recobrar propiedades injustamente apresadas..."[200].

La comisión planteaba medidas de fuerza, algo que no había podido llegar siquiera a tantear el gobierno español, pues a diferencia de los Estados Unidos, cuya marina conocía un franco incremento, la española estaba en las más bajas de sus horas:

"... según la opinión de la comisión merecerían represalias, y un bloqueo riguroso de los puertos de la referida isla. La comisión se abstiene solamente de aconsejar la inmediata adopción de estas medidas, porque se ha mandado al Ministro de los EE.UU. en Madrid, hacer presente a S.M. Católica el abandono criminal de las autoridades españolas en la Isla de Puerto Rico, y pedir indemnización por las pérdidas sufridas, por los ciudadanos de los EE.UU. con motivo de la conducta ilegal de los comandantes de corsarios autorizados con patentes de S.M. La reclamación no llegó antes por causa de la invasión francesa y el bloqueo de Cádiz por la escuadra francesa. Aconsejan encarecidamente el crucero de dos o tres buques pequeños por los puertos de San Juan, Aguadilla, Mayagüez, Cabo Roque, Ponce y Paso de la Mona y que se expida a todos los capitanes de todos los buques de guerra de los EE.UU. órdenes de apresar y remitir a los puertos de la Unión cualquier corsario que cometa ultraje o saquee la propiedad de los ciudadanos de los EE.UU."[201].

---

[199] Ibíd.,
[200] Ibíd.,
[201] Ibíd.,

La actitud de los políticos y funcionarios de los países involucrados de un modo u otro en el corso oscilaba entre la franca agresividad de los bonaerenses y las dudas y titubeos de los grancolombianos. Podemos afirmar sin temor a equivocarnos que los gobiernos de España nunca encaminaron bien sus decisiones con respecto al corso, pues a pesar de las buenas intenciones mostradas en casos individuales[202], imperó, por lo general, la incapacidad, la ceguera estratégica y una indecisión impropias del que había sido hasta entonces un extenso e importante imperio.

La metrópoli estaba centrada en el combate a los corsarios de cualquier manera, bien por medio de acciones navales llevadas a cabo por una marina más que demediada, bien por medio de la acción diplomática, sin embargo, no se dudó en determinados casos en recurrir al armado de corsarios; como ocurriera con la casi totalidad de quienes autorizaron el corso sin poseer suficientes medios coercitivos, los corsarios que actuaron bajo pabellón español se propasaron en sus actos y en muchas ocasiones sus actos se desarrollaron dentro de los más que específicos términos de la piratería.

Los gobiernos se inclinaron, con o más o menos dudas, por usar de los corsarios, autorizando sus prácticas; las ventajas estribaban en lo económico del recurso: no había necesidad de constituir, en el caso de los insurgentes, una armada, o de reforzarla en el caso de España; y, además, se obtenían los beneficios que pudiese reportar la liquidación de los botines. Sin embargo, para los estados que no contaban con una marina de guerra suficiente, el corso se convirtió en un elemento de difícil o casi nulo control, con evidente

[202] Es el caso de Pizarro, Secretario de Estado, quien antes del Congreso de Aquisgrán elaboró una memoria acerca de la pacificación de América, en ella consideraba imposibilidad de la conservación de la integridad de la América española; sugería la adopción de severas medidas si se quería evitar la pérdida total; sin embargo, las propuestas de Pizarro no conducían a soluciones inmediatas. Alguna de estas medidas, como el fomento de las marinas de guerra y mercante, son bastante repetidas por muchos otros altos funcionarios del gobierno español a lo largo de los años que median entre 1808 y 1828, aunque, como muchas otras propuestas cayeron en saco roto y jamás se optó por ello.

tendencia al desmán y al delito más allá de lo autorizado por sus patentes. Efectuando una perspectiva a largo plazo el balance de las acciones de los corsarios diluye esa imagen de eficacia, buen hacer y patriotismo "altruista" que muchos autores hispanoamericanos difunden. Obtenemos, en cambio, el retrato de gobiernos que no supieron o no pudieron parar a tiempo a los corsarios, una vez que ya habían conseguido con su concurso lo que pretendían.

II.3.2. La organización empresarial del corso[203]

Antes de entrar en materia debemos hacer unas cuantas puntualizaciones: armador es el propietario del buque, el empresario que se dedicaba al transporte marítimo, y corsario el patentado para ejercer el corso; el corsario ostentaba esa "licencia administrativa" la cual, para ser obtenida, necesitaba del depósito de una fianza que, por norma habitual pagaba el armador o propietario del buque y la cedía a continuación al capitán del mismo, es decir aquél que iba a ejercer de un modo directo el corso[204]. A veces ocurría que armador y capitán eran la misma persona; entonces se solía dar el caso de que el capitán buscase un fiador que pagase la fianza, caso de no disponer él mismo de los fondos necesarios para ello; el corso podía llegar a ser un negocio muy lucrativo y, por ello, no era difícil encontrar socios para tales aventuras[205].

---

[203] La dificultad para acceder a documentación norteamericana sobre el corso nos obliga a tener que emplear las informaciones aportadas por autores que podemos considerar fuentes historiográficas como Currier y Bealer y, en menor medida, Beraza.
[204] Consultar apéndice, documento nº 3.
[205] La razón de agrupar ambos colectivos (armadores y corsarios) en un único epígrafe se debe a la natural simbiosis entre ambos.

El corso insurgente reunió todas las características adecuadas para denominarlo de un modo pleno "comercio alternativo"[206], ya que en su práctica se aunó tanto el simple transporte marítimo, como el corso y el contrabando. Se vulneraron todas las leyes tanto las del corso como las de neutralidad dictadas por los EE.UU. y Gran Bretaña; se produjeron motines, prevaricación, cohecho; las autoridades que debían perseguir estas prácticas ilegales participaban, muchas veces, en el negocio corsario; la respetabilidad debida a la toga de algunos jueces se diluyó como azucarillo ante las acusaciones de los cónsules españoles y portugueses en distintos puertos norteamericanos y, por si fuera poco, en demasiadas ocasiones se atentó contra la vida de inocentes o se produjeron escabrosos hechos de violaciones, con el agravante de que algunos de estos crímenes se cometieron en tierra: personajes relacionados con los corsarios insurgentes amenazaban e incluso llegaron a atentar contra los cónsules españoles y sus familiares en los EE.UU.[207]

Quiénes y cómo eran estos individuos que se dedicaron al corso. Repetidas son las veces en que hemos indicado que el corso insurgente se nutrió de veteranos de las guerras napoleónicas, corsarios norteamericanos e ingleses que habían combatido frente a frente en la guerra de 1812 a 1814, marinos de diferentes nacionalidades, incluso oficiales españoles desesperados ante su situación de desamparo, miseria e inactividad. Por lo general el ansia de botín superó con creces al afán patriótico (*auri sacra fames*), aunque todos enarbolaron

[206] Tomamos esta denominación de las *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals: El Comerç Alternatiu: Corsarisme i Contraban (SS. XV-XVIII)*, celebradas en Palma en 23 a 25 de Noviembre de 1989; más concretamente de la separata titulada "La procedencia de los barcos en la Carrera de Indias. El corso de la Armada (1778-1802)", de Marina Alfonso Mola.

[207] En concreto se llegó al asesinato en la figura de Jaime Stoughton, hijo del cónsul español en Nueva York, el cual había suscitado las iras de los corsarios y los empresarios involucrados en tal práctica debido a que había actuado como abogado de la acusación contra los corsarios en las reclamaciones de presas españolas.

Thomas Taylor ofreció 30.000 $ a cualquiera de los tripulantes del *Patriota* que, antes de zarpar en su viaje inaugural, fuese capaz de conducir a bordo al cónsul español en Baltimore; Taylor expresó su

una bandera o un ideal por los que luchar: en el caso de los insurgentes, la causa de la independencia; en el de los corsarios españoles, la unidad del imperio.

El sistema del corso insurgente se asentó sobre el buen funcionamiento de empresas corsarias, radicadas en su mayoría en puertos de los EE.UU. y con representantes en los diferentes territorios insurgentes. En ciudades como Baltimore, la imbricación social en las aventuras corsarias podía llegar a ser muy profunda: muchas de las autoridades de esta ciudad estaban involucradas en los negocios de los corsarios, obteniendo de ello jugosos réditos.

El gobierno de los Estados Unidos alegaba como respuesta a las reclamaciones del embajador español que no se podía impedir, de manera legal, que los ciudadanos norteamericanos, por su cuenta y riesgo, enviasen buques cargados con armas (simples renglones mercantiles para ellos) a puertos rebeldes de la América española, sin embargo, como el embajador trataba de hacerles ver, no podían extenderse despachos de aduana a buques que no partiesen para puertos que no perteneciesen a potencias amigas; es decir, la ley no permitía que se despachasen buques para los puertos insurgentes[208]. Onís veía que el gobierno norteamericano actuaba de mala fe, sin llegar a percatarse del sistema del todo liberal que regía en la economía de aquella república; decía el embajador que en los Estados Unidos *“... se hace por interés* [...], *es imposible hacerles desistir de ciertos manejos por más que estén prohibidos por el derecho de gentes y por los tratados más solemnes”*[209]; en este caso se refería el diplomático al tratado Pinckney de 1795, entre España y EE.UU.

---

intención de conducirlo a Buenos Aires, siempre y cuando pudiesen atraparlo, para ello indicó que una buena táctica sería hacerle saber que el *Patriota* era una presa española; Currier, T. S.: *Los cruceros...*, pg.: 82.

[208] AHN, Sección Estado, legajo 5640, carpeta 2, expte. nº 13.

[209] Ibíd.

En esta carta dirigida al Secretario de Estado en Madrid, señalaba el embajador que los armadores y capitanes que carecían de despachos legales para poder dirigirse a puertos rebeldes, empleaban términos vagos a la hora de tratar de obtener los certificados consulares, documento necesarios para permitirles acceder a los españoles en Europa y América; en lugar de nombrar el puerto específico para el cual partían, se valían de denominaciones como Tierra Firme o América Española[210]. Esta tendencia no se inicia con el despegue del corso, sino que hunde sus raíces algunos años antes, cuando desde los puertos norteamericanos se efectuaba un intenso contrabando con los españoles del Golfo de México y el Caribe. En una comunicación dirigida por el cónsul español en Baltimore, Juan Bautista Bernabeu, al embajador Onís de 31 de diciembre de 1815, se incluye una extensa relación de todos los buques que habían salido desde ese puerto para los de España y sus colonias. En ella se anotan los que han empleado denominaciones confusas, por lo general siempre la misma: “Indias Occidentales”; de un total de doscientos cuarenta y ocho buques, 185 no poseían documentación consular alguna, es decir, en torno a un 74 por ciento del total de los que partían de Baltimore lo hacían de manera fraudulenta y no perdamos de vista que son datos referidos a un solo puerto[211].

Un aspecto bastante curioso de esta relación de buques remitida por Bernabeu es la que corresponde a la lectura de los nombres de los capitanes de dichos bajeles;.En ella aparecen repetidas veces algunos personajes que en 1815 aun son contrabandistas y que, poco después, darán el paso que les llevar a ejercer el corso, sin que ello suponga el abandono de la práctica del contrabando. Será la recuperación de Cartagena de Indias por las tropas españolas lo que llevará a que muchos de estos contrabandistas solicitasen patentes de

[210] Ibíd.
[211] Ibíd., legajo 5641, carpeta 2, expte. nº 20.

corso de las nacientes repúblicas, con muy brillantes resultados en su ejercicio en el caso de algunos de ellos. De entre los más repetidos en la lista de Bernabeu podemos resaltar a Taylor, Chaytor, Stafford, Chase, Cathell y Almeyda[212].

Podía ocurrir también, como indican Currier y Bealer en sus monografías sobre el corso rioplatense que los buques recibiesen autorización para partir hacia un determinado puerto, contando para ello con total cobertura legal y que dicho buque cambiase su nombre y se identificase como buque corsario una vez que abandonaba las aguas territoriales norteamericanas, con lo cual la vulneración de las leyes norteamericanas quedaba fuera del alcance de sus tribunales y podían pasar meses o años hasta que ese mismo buque regresase a puerto complicando, de esta manera, que pudiese ser llevado a juicio por reclamaciones efectuadas por los diplomáticos españoles.

Con toda probabilidad debido a su menor "espectacularidad" los investigadores que se han acercado al corsarismo han dado menos importancia a uno de los apartados vitales de esta actividad: su organización empresarial. Porque no debe escapársenos que, además de una forma de guerra, la práctica del corso es una actividad económica más o menos lucrativa; Currier, ya en 1944 hablaba de la combinación de empresas norteamericanas y del Río de la Plata involucradas en el corsarismo[213]; más adelante ya identifica algunas de estas empresas norteamericanas y desgrana sus actividades. Como por ejemplo la Compañía comercial De Wolfe, radicada en Bristol, en Rhode Island, receptora de parte de las patentes en blanco remitidas por Halsey desde Buenos Aires[214]. Sin embargo, la organización empresarial del corso no se resumía sólo en un armador y un buque con sus tripulantes. Como toda buena empresa naviera que se preciase, los armadores contaban con

[212] Ibíd.
[213] Curier, *op. cit.,* pg.:10.

agentes en todos los puertos que pudiesen tener intereses y éstos no se limitaban a las costas estadounidenses, pues debían tener representantes en puertos de la nación que expedía las patentes e, incluso, en un alarde de absoluta desfachatez, en puertos españoles.

En un oficio del embajador Onís a Pedro Ceballos, de julio de 1816 en el cual se incluyen las instrucciones dadas por Thomas Taylor a Squire Fisk, capitán del *Santafecino,* aparece una relación de los diferentes agentes que el corsario tenía en un amplio margen de puertos norteamericanos, en el Caribe y en Buenos Aires:

"En Baltimore, Henry Didier; en Philadelphia, John Hemphill; en New York, Stevenson y Goodwin; en Providencia, De Wolf; en Wilmington, Hanson Kelly y Cª.; en Newbern, William Dunn; en Charleston, John Potter; en Puerto Príncipe, E. Scribner; en Aux Cayes, McIntosh; en la Ciudad de Santo Domingo, Cook; en la Isla de Turco, Baker; en Buenos Aires, Miller y [ilegible] *Nicholas"*[215]*;*

esta relación abunda sobre un aspecto del cual nos ocuparemos más adelante, la involucración de comerciantes españoles o afincados en puertos españoles en el corso insurgente: aquí podemos comprobar cómo Taylor y Fisk contaban con un agente en Santo Domingo, es decir, podían operar con total legalidad dentro de territorio español ya que contaban con cobertura en puerto. Al referirnos a algunas de las acciones de Stafford-Estífano en el Caribe podremos percatarnos de los contactos que éste tenía con cierto "caballero de La Habana". El corso en cuanto negocio no tenía barreras, el dinero circulaba con toda libertad, sin hacer distinciones entre amigos y enemigos, todos querían lucrarse con su ejercicio aun cuando tuviesen que perjudicar a sus propios compatriotas.

Antes de hablar de la organización de las empresas corsarias, creemos que sería conveniente glosar la figura de Thomas Lloyd Halsey, agente de los Estados Unidos en el

---

[214] Ibíd., pg.: 12.

Río de la Plata y verdadero factotum del salto adelante experimentado por el corso bonaerense desde 1816. Fue él quien actuó como enlace entre las autoridades rioplatenses expedidoras de las patentes y las empresas corsarias estadounidenses dispuestas a tomarlas.

Halsey sustituía desde 1814 a William G. Miller, su puesto no podemos definirlo como el de cónsul –así lo hace, por ejemplo, Beraza-, ya que tal cargo hubiese supuesto un reconocimiento explícito de la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata, algo que aún no había tenido lugar en esas fechas. Ejercía más bien como una especie de encargado de negocios con cierto rango diplomático. Hacia febrero de 1815 escribía al Secretario de Estado de los EE.UU. comunicándole la gran necesidad de alinearse en la guerra del lado de las Provincias Unidas[216], lo cual ya nos da una idea de su falta de neutralidad, bastante en consonancia con la ambigüedad exhibida por su propio gobierno.

Halsey ejercía como comerciante en Buenos Aires y gracias al corso pronto encontró un nuevo modo de hacer negocios, entre 1816 y 1817 remitía patentes en blanco a los Estados Unidos para que fuesen rellenadas con los nombres de aquellos que las debían usar, según Currier, estaba probado que Halsey recibía el cinco por ciento de los beneficios de las capturas en pago por estas patentes[217].

La osadía de este hombre a medias comerciante y a medias agente diplomático llegó al extremo de adelantar a la empresa De Wolfe, antes mencionada, patentes de barco corsario, de capitán, de cuatro oficiales y de seis capitanes de presas, todas en blanco, con el encargo de hacerlas llegar a la empresa Smith & Buchanan de Baltimore si no iban a ser usadas por De Wolfe[218]. De modo muy coloquial podríamos decir que en el pecado llevó la penitencia,

---

[215] AHN, Sección Estado, legajo 5641-I, carpeta 5, expte. nº 86. Pueden consultarse estas instrucciones por extenso en los apéndices que adjuntamos.
[216] Beraza, A.: *Los corsarios de Artigas*. Imprenta Nacional, Montevideo, 1949, pg.: 21.
[217] Currier, T. S.: *Los corsarios del Río de la Plata...*, pg. 36.
[218] Ibíd.

por cuanto que aquel acto de atrevimiento fue la causa de su cese como agente de los Estados Unidos en Buenos Aires: estas patentes acabaron en el Departamento de Estado de esa nación y fueron la base documental en la que Pueyrredón[219] basó la acusación de que Halsey vendía patentes de Artigas en los EE.UU.[220]

Entre finales de 1816 y principios de 1817, Halsey visitó a Artigas en su campamento del Hervidero; a su regreso a Buenos Aires, el agente norteamericano llevaba consigo las patentes entregadas por el Protector. En palabras de Beraza *"Halsey sería quien proporcionaría los barcos, los hombres, quien pondría en manos de Artigas, el arma acerada que desgarraría el tráfico portugués"*[221].

La vinculación de Halsey con las prácticas corsarias no se limitó a la remisión a su país de patentes en blanco; desde el 15 de octubre de 1817, mediante escritura pública, se convirtió en fiador solidario junto a Ignacio Félix Frías de la goleta corsaria bonaerense *General San Martín*, de 243 tns. de porte, antes conocida como *Davey*, construida y matriculada en Baltimore, puerto desde el cual partió para servir como corsario en la guerra de 1812[222].

Halsey es un claro ejemplo de la facilidad con que, algunos oficiales de la administración norteamericana, violaron la neutralidad que debían mantener en este conflicto. Una neutralidad que, en su caso no se violaba a causa de su toma de partido

---

[219] Según Beraza tanto Pueyrredón, en Buenos Aires, como el general portugués Lecor, en Montevideo, ambos enemigos de Artigas buscaban la destitución de Halsey como una forma de restar poder al propio Artigas. Todos en el Río de la Palta sabían de su apoyo incondicional al jefe de los orientales. Pueyrredón le acusó de *"... favorecer los conatos insidiosos de los díscolos y perturbadores del Orden Público"*, las acusaciones fueron probadas y se procedió a sustituirle, primero por William Worthington y, posteriormente, por quien habría de tomar posesión del puesto: J. B. Prevost, lo cual tuvo lugar el 13 de septiembre de 1819.
[220] Ibíd.
[221] Beraza, *op. cit.*, pg.: 31.
[222] Rodríguez y Arguindeguy: *El corso rioplatense*, pg.: 161.

ideológico por uno de los bandos, sino también por tratar de obtener desde su puesto jugosos réditos en el ejercicio de fiador de corsarios.

II.3.3. Consignatarios, armadores y fiadores

Sin embargo, el agente de los Estados Unidos en el Río de la Plata sólo era uno más dentro de la pléyade de comerciantes porteños y extranjeros afincados en Buenos Aires que estaban dispuestos a poner su dinero en las empresas corsarias, como muy bien describe Arguindeguy en la *Historia Marítima Argentina*:

"... en Buenos Aires [...] *un grupo de armadores locales* [...] *acogió la idea del gobierno y obtuvo patentes de corsarios, depositó las correspondientes fianzas, y armó varias decenas de buques, algunos en el país, otros en la costa este de Estados Unidos, muy pocos en la propia Europa, en una acción a la vez patriótica y especulativa"*[223].

En este sentido, la actitud de estos armadores bonaerenses sólo difería de la de los gaditanos que armaban buques en el Estrecho durante los primeros años del XIX, en el enemigo al que se enfrentaban: los buques de Algeciras, Ceuta o Tarifa se enfrentaban por lo general a los ingleses autorizados por patentes que reconocían todos los Estados; los buques que actuaban bajo pabellón de la Provincias Unidas actuaban como corsarios por medio de una patente que sólo era reconocida por los propios gobiernos emisores y, no obstante, eran por lo común aceptadas por casi todos los Estados, en especial Gran Bretaña y los Estados Unidos.

Los principales armadores porteños fueron David De Forest, Jorge Macfarlane, Juan Pedro Aguirre, Adán Guy, Juan Highinbothon[224], Vicente Anastasio Echevarría, Guillermo

[223] VV.AA.: *Historia Marítima Argentina. Pg.: 402.*
[224] Más datos sobre Aguirre, Guy y Highinbothon en apéndice nº 22.

P. Ford y José Joaquín de Almeyda[225] entre otros; como podemos ver, entre ellos hay varios que agrupaban en su persona varios roles: empresarios y capitanes de corsarios, como por ejemplo Taylor y Almeyda.

David De Forest se destacó además por otras cuestiones en nada ajenas al corsarismo, ya que intervino como agente de Buenos Aires en los Estados Unidos y, desde ese puesto, trabó contacto con muchos corsarios y armadores norteamericanos a los que proveyó de patentes[226]. David De Forest, nacionalizado argentino en agosto de 1812[227] fue armador corsario[228] antes que representante diplomático de las Provincias Unidas; el gobierno le suministró hasta un total de 53 patentes[229], algunas de las cuales las empleó él mismo y muchas otras las vendió en los Estados Unidos, por lo que podemos decir que la sustitución de Aguirre como cónsul por De Forest, sólo vino a agravar el problema.

De Forest fue el armador de la goleta *Congreso* en su primer crucero, comandada por Almeyda[230]. Según la obra *El corso rioplatense*, el primero de agosto de 1815, De Forest hacía un pedido de cuatro patentes para armar sendos corsarios en los Estados Unidos, éstos serían los buques *Congreso, Tucumán, Criollo de Buenos Aires* y *Potosí*[231]. Logró amasar una gran fortuna con la venta en Buenos Aires de las mercancías capturadas; abandonó esta

[225] Obviaremos el papel de Almeyda como armador para centrarnos más adelante en su figura como victorioso capitán corsario.
[226] Fue nombrado sustituto de Manuel Hermenegildo de Aguirre, a quien el gobierno de las Provincias Unidas había provisto con 25 patentes, el cual las vendía en los Estados Unidos, lo que provocó las protestas de Correa da Serra y Onís, embajadores portugués y español en Washington respectivamente. Beraza, *op. cit.*, pg.: 106.
[227] VV.AA.: *Historia Marítima Argentina*, pg.: 410.
[228] Para más datos acerca de su papel como consignatario, armador y apoderado de corsarios consultar apéndice nº 22.
[229] Bealer, *op. cit.*, pg.: 31.
[230] Construida, matriculada y alistada en Baltimore, antes conocida como *Orb*, zarpó de la bahía de Chesapeake el 14 de mayo de 1816 con ese nombre, es decir, ocultando sus verdaderas intenciones, sólo cuando se hallaba a la altura de los cabos de Virginia cambió su nombre por el de *Congreso* y enarboló el pabellón bonaerense. Durante su primer crucero capturó un total de trece embarcaciones españolas (8 bergantines, 2 fragatas, 2 goletas y 1 místico) de los cuales sólo cuatro entraron en Buenos Aires. Este crucero concluyó el 25 de septiembre de 1816, con la entrada en la capital del Río de la Plata de la citada goleta. Rodríguez y Arguindeguy: *El corso rioplatense*, pgs.: 133-135.

ciudad cuando el volumen de estas ventas estaba en su apogeo, reclamó de nuevo su nacionalidad norteamericana y afirmó que nunca regresaría Buenos Aires[232].

Onís llegó a conocer a De Forest en persona, tal suceso tuvo lugar durante una recepción ofrecida por el presidente de los EE.UU. en diciembre de 1818. En aquella ocasión, a Onís le llamó la atención una dama a la que todos saludaban de manera muy obsequiosa y que se comportaba como si estuviese en su propia casa. Se le informó que aquella dama era la Cónsula General de Buenos Aires y le señalaron al hombre que la acompañaba: *"tosco y grosero de seis pies y medio de largo que me añadieron era su marido, hombre millonario, y que hace pocos años era mozo de caballos en este país"*[233]. Continua Onís en su carta hablando del disgusto que le supuso tal encuentro y que una vez identificado el individuo abandonó con su familia la recepción. Advierte a sus superiores de la gran protección con que contaba De Forest en Washington *"... por todo el partido de Clay"*[234]. A pesar de lo que exponía en su carta, Onís no debía temer por la presencia de De Forest en Washington ya que su cargo no contaba con el plácet necesario para su ejercicio, toda vez que no había tal en tanto no se reconociese la independencia de Buenos Aires por parte de los Estados Unidos.

Entre los demás armadores debemos destacar a Juan Pedro Aguirre, el empresario que armó los corsarios *Unión del Sur*, comandado en sus dos cruceros por Clemente Cathell, primero y por John Brown después; *Estrella del Sur; Tucumán*, comandada por Francisco Fournier; *General San Martín*, comandado por José Guillermo Estífano; *República*,

---

[231] Ibíd., pg.: 133.
[232] Currier, T. S.: *Los cruceros...*, pg.: 114
[233] AHN, Sección Estado, legajo nº 5644, carpeta 5, expte. 242.
[234] Ibíd.

comandado por John Chase; y el *General Rondeau*, capitaneado por David Miles, todos ellos alistados en Baltimore. En Buenos Aires armó la corbeta *Pescadora de Buenos Aires*, que en principio se dedicó a la caza de lobos marinos y luego se dirigió al Pacífico para actuar contra los navíos de la Real Compañía de Filipinas; y la goleta *Independencia*, capitaneada por Ferreres, el cual logró capturar correspondencia dirigida al general Morillo. Por otra parte, Aguirre adquirió una treintena de patentes en blanco que no llegaría a utilizar[235].

Por lo general los armadores bonaerenses estaban asociados[236] a empresas de los Estados Unidos, única manera de que, por ejemplo, Aguirre llegase a armar hasta seis buques corsarios en un punto tan distante de Buenos Aires como Baltimore. Currier analiza la organización empresarial del corso en los Estados Unidos en su obra *Los cruceros del "General San Martín"*, en ella comienza a señalar a varios personajes como verdaderos "animadores" y "almas" del núcleo corsario de esta ciudad; el primero de todos ellos John Craig, de Fells Point, al que se hallaban asociados David Burke, importante comerciante de Baltimore, William J. Stafford también conocido como José Guillermo Estífano y James Forbes[237].

Este autor norteamericano, cuando se refiere a las actividades de un determinado corsario no nos habla del buque o de los hombres, sino, de manera explícita de las actuaciones de una empresa corsaria. Estífano, el capitán, tenía detrás de sí unos armadores, financieros que le presionaban para que obtuviese resultados a ser posible con los menores

---

[235] VV.AA.: *Historia Marítima Argentina*, pgs.: 409-410.

[236] Esta sería una manera muy suave de llamarles simples testaferros de las empresas corsarias norteamericanas, necesitadas de agentes en el país que remitiesen la documentación necesaria para sus buques, así como que gestionasen el cobro por las presas remitidas a Buenos Aires.

[237] Currier, T. S.: *Los cruceros...*,pgs.: 18-19.

costes posibles, lo cual redundaría en mayores beneficios para todos. Define como empresas también a Galveston[238] y a Amelia Island (cercana a la península de la Florida)[239], sendos establecimientos corsarios en territorios fronterizos, pero pertenecientes, hasta su ocupación, a España.

Currier nos describe cómo los armadores nombraban agentes en todos los puertos que pudiesen tener interés para que el *General San Martín* dirigiese allí sus presas, a los ya citados de Galveston y Amelia Island, se unía Balize, próximo a Nueva Orleáns, donde la Empresa tenía como agente a un tal Bear[240] y San Bartolomé, donde designaron un representante en mayo de 1818[241]. Sin embargo, quizás el aspecto más grave de este negocio implicaba en él a los propios españoles, pues al parecer comerciantes cubanos se beneficiaban de las "tareas de protección y limpieza de asaltantes" que este corsario ejercía para los bajeles de estos comerciantes, según Currier *"... extractos de cartas sugieren que se practicaba un sistema de protección con resultados ventajosos; pero esto, naturalmente, no era conocido por los marineros; si no éstos hubieran protestado porque no se molestara a algunos barcos españoles"* [242].

Hacia 1818-1819 la empresa del *General San Martín*, siempre en pos del mayor beneficio, se esforzaba intentando hallar una solución para los problemas creados por la mayor presión del gobierno de los Estados Unidos, en su afán de cumplir de un modo más adecuado con las leyes de neutralidad y acabar con el corsarismo. Para ello tenía que emplear puertos fuera del país para desembarcar las mercancías capturadas e introducirlas

[238] Ibíd., pg.: 30-31.
[239] Ibíd., pg.: 50-51.
[240] Ibíd., pg.: 23.
[241] Ibíd., pg.: 60.
[242] Ibíd., pgs.: 64-65.

de contrabando en los EE.UU.; en una carta dirigida a su agente en San Bartolomé Estífano describe de un modo amplio el método seguido por los corsarios para la introducción de mercancías y buques en puertos norteamericanos:

"... San Josef que envío a su dirección a las órdenes de Jas B. Stafford, requiriéndole disponer del barco y de la carga de la manera más ventajosa posible. Le aconsejo, si puede, embarque la carga en un barco norteamericano, consignándolo al caballero Henry Thompson de Baltimore. Deducida su comisión y los adelantos hechos a los oficiales y tripulación se colocará la carga de la manera más ventajosa en ese lugar y si es posible obtenga documentos suecos para el bergantín y lo despacha consignándolo a los señores Barna, McKinnie y Cía. De Savannah, con flete si se puede, o en lastre. Es un barco soberbio cuando se le quiten sus avíos de guerra y se lo envío con bandera norteamericana. Vd. comprenderá que es mi especial deseo la carga sea colocada como ya le expresé y en consecuencia se servirá Vd. aconsejarle a mi amigo Thompson sobre eso. Adjunto le remito factura y conocimiento de la carga como embarcada por un tal... William Carter de Demerara"[243].

Otros financieros del corso fueron los hermanos Moisés y Joseph De la Porta, judíos portugueses establecidos en Texas. Habían estudiado en París, desde allí se dirigieron a Brasil, más tarde a las Indias Occidentales británicas y, después, a Nueva Orleáns. Financiaron el primer establecimiento europeo en Galveston y la aventura corsaria de Luis Michel Aury y José Manuel de Herrera, los cuales levantaron dicho asentamiento corsario el 12 de septiembre de 1816; Aury se erigió en gobernador civil y militar de la isla, siendo "Jao" (Joseph) su secretario de estado. Moisés se ocupó el puesto de su hermano cuando éste abandonó la isla acompañando a Aury y a Mina en su invasión de México. Ese fue el momento que aprovechó Laffite para ocupara Galveston, pese a lo cual los hermanos De la Porta permanecieron financiando las acciones de éste hasta 1820, cuando abandonó la

[243] Stafford-Estífano remitía la presa al mando de su hermano, la desconfianza era muy grande, pues no resultaba extraño que si ésta era de gran valor, la tripulación de presa se amotinase y se hiciese con ella. Currier, *op. cit.*,pgs.: 75-76.

isla. Los hermanos volvieron a Nueva Orleáns donde se radicaron para dedicarse por entero al comercio[244].

Varias eran las vías de entrada de las mercancías capturadas a los Estados Unidos; la gran mayoría, como hemos visto en el caso del *General San Martín*, lo hacía desde puertos intermedios: San Bartolomé, Aux Cayes, Galveston, Isla Margarita y Puerto Príncipe, pagaban los correspondientes derechos de aduanas y, por lo general, conseguían eludir las reclamaciones de los representantes diplomáticos españoles y portugueses[245]. Otro método era el contrabando practicado desde Isla Amelia; esta manera de introducir mercaderías se efectuaba en lo general con la menos voluminosa, si las autoridades "hacían la vista gorda" como solía ocurrir en Savannah y Baltimore, este era, con mucho, el método que arrojaba los mayores beneficios. Por último, un método también practicado en la península ibérica consistía en convenir con los pequeños barcos pesqueros un punto de encuentro cercano a la costa desde el cual trasvasar la carga a estas embarcaciones de cabotaje, las cuales introducían las mercaderías en diferentes puertos, estos barcos estaban exentos de derechos aduaneros; como también ocurría en los Estados Unidos, no resultaba extraño encontrar noticias en la prensa denunciando estos hechos.

Como ocurría con el buque citado en la carta de Estífano, cuando una embarcación era de buena factura y reunía óptimas condiciones marineras solía ser enviado a los Estados Unidos para armarlo como corsario; el bajel era remitido a un punto determinado, por ejemplo, la bahía de Chesapeake, donde debía aguardar la llegada de embarcaciones

---

[244] "DE LA PORTA"; Artículo publicado en *The Handbook of Texas online*, en la siguiente (URL) http://www.tsha.utexas.edu/handbook/online/articles/view/DD/fde78.html

[245] Acerca de los sistemas empleados para la introducción de mercancías en los EE.UU., puertos de procedencia y reclamaciones de los diplomáticos españoles consultar el apéndice nº 21.

costaneras que lo aligerarían de su carga antes de que entrase a puerto; a veces, los corsarios esperaban que el buque fuese confiscado antes en Isla Margarita o en Buenos Aires para equiparlo más tarde en Baltimore.

Las presas eran conducidas de un modo abrumador a puertos norteamericanos, entre otras razones, para evitar que las tripulaciones se amotinasen, ya que éstas no eran muy propicias a conducir buques muy lejos de sus hogares. La gran sobreabundancia de mercaderías capturadas y colocadas en los mercados bonaerenses hacía que los precios bajasen hasta hacer poco ventajosa su venta allá, la inestabilidad política del Río de la Plata desde 1819 y factores de índole técnico como los continuos naufragios y encallamientos de buques al entrar al río de la Plata[246], con lo consiguientes perjuicios, justificaban que las presas fuesen conducidas de manera masiva a los Estados Unidos, Isla Margarita u otros puertos del Caribe.

Cincuenta y cinco son las presas de corsarios del Río de la Plata que, según Currier, entraron en puertos estadounidenses entre 1816 y 1820[247], compartimos la opinión de Arguindeguy de que, dado el número de corsarios, esta cantidad es demasiado baja; sin embargo, también resulta algo desproporcionada la lista de presas que ofrece este último autor, el cual, para el lapso de tiempo que media entre 1816 y 1821, nos da un total de 279 presas[248]. Esta lista con tan elevado número de presas se explica por diferentes razones: incluye presas de muy diversas nacionalidades (españoles, portugueses, brasileños, norteamericanos, ingleses, suecos, haitianos e incluso piratas caribeños); forman parte del total buques que fueron puestos en libertad, por lo que no pueden considerarse en lo estricto

[246] Currier, T. S.: *Los cruceros...*, pg.: 27-28.
[247] Ibíd., pg.: 93.

presas (puesto que ningún tribunal las ha declarado como tales); suma también buques naufragados y, por supuesto, une en un mismo total presas conducidas a Buenos Aires, puertos norteamericanos o de cualquier otra parte del globo; es decir, que emplea unos criterios muy amplios para defender sus argumentos y demasiado estrechos para criticar los de otros autores. Lo que no obsta para que coincidamos con Rodríguez y Arguindeguy en que cincuenta y cinco es un número demasiado bajo y que, quizás pueda explicarse por la gran cantidad de añagazas y prácticas ilegales que estos corsarios pusieron en práctica para eludir las leyes y los derechos aduaneros de los EE.UU. así como para evitar la estrecha vigilancia que Onís y sus agentes les sometía.

Por último, hemos de hablar de cómo se efectuaba el reparto de las ganancias dentro de la organización empresarial. Ya hemos visto que existían una serie de empresarios dispuestos a poner el dinero de la fianza para poder optar a la patente; el precio de aquella solía cifrarse en los 10.000 pesos, el fiador a veces también propietario del buque era quien más arriesgaba, desde el punto de vista económico por lo tanto no es extraño que fuese también quien se llevase la mayor parte de las ganancias. El reparto podía variar en las cuantías pero, por lo general, respondía a un patrón fijo según el cual el armador se llevaba la mitad de las ganancias, de la otra mitad se hacían tres partes, siendo un tercio para el capitán, otro para los oficiales y la tercera parte restante para los tripulantes dividida en partes proporcionales de acuerdo con las funciones de los mismos (podía variar si eran simples marineros, calafates, cocinero, etc.).

Algunas presas produjeron ganancias fabulosas, como las de la fragata *Ciencia*, la *Castilla* o la *Esperanza* de la Real Compañía de Filipinas, sin embargo eran más los buques

[248] Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E:: *El corso rioplatense*, 321-335.

que se dejaban libres o se incendiaban por su escaso valor. Muchas veces sólo se robaban víveres de los buques para contribuir a mejorar la alimentación a bordo o a subsanar las carencias que un largo crucero provocaba en las despensas de a bordo.

Podríamos decir que, casi como norma, los marineros no llegaban nunca ver su parte del botín, esto se debía a que casi todos habían recibido adelantos sobre ganancias futuras, con lo cual a la hora del reparto estaban, por lo general, bastante endeudados como para no ver nada del botín; eran comunes también, las bonificaciones y recompensas para mantener apaciguadas a tripulaciones con cierta predisposición al motín. Era frecuente entre estos hombres la sensación de ser engañados y de no ser pagados en la medida de sus esfuerzos, lo cual no era del todo incierto, pues no era extraño que el capitán y los armadores rebajasen la cuantía de lo capturado para llevarse ellos ganancias más jugosas, ese sentimiento entre las tripulaciones explica buena parte de los motines, tan habituales por otra parte.

Conforme las leyes de los Estados Unidos se fueron haciendo más efectivas y la presión sobre los corsarios iba cobrando fuerza, los cónsules españoles consiguieron ganar más juicios por reclamaciones contra presas, lo cual fue haciendo cada vez menos ventajoso el negocio del corso. En el caso del *General San Martín*, Currier cifra el beneficio neto de este corsario en torno a un 6 %[249], quizás puedan parecernos ganancias exiguas para un negocio tan arriesgado, sin embargo, no eran beneficios materiales lo que buscaban las naciones que promovieron el corso.

II.3.4. Las tripulaciones

Aunque centrado en el caso de un único buque corsario, el *General San Martín*, T. S. Currier efectúa un análisis muy agudo y acertado sobre la personalidad y la forma de actuar de estos hombres; en su obra se centra en la figura del capitán William J. Stafford, más conocido por la versión castellana de su nombre José Guillermo Estífano, un hombre que reúne todas las características propias del corsario avezado y carente de escrúpulos, duro y capaz de someter con su personalidad a una tripulación levantisca y dada al motín[250]; hacía falta poseer tales facetas personales para poder tener controlado a un grupo de hombres de lo más heterogéneo, de manera mayoritaria de nacionalidad norteamericana, pero entre una babel de lenguas y nacionalidades[251]; hombres obsesionados con las capturas y la obtención de un gran botín, que les permitiese dejar atrás una vida de miserias y sinsabores.

Pese a lo dicho antes no había grandes diferencias entre los hombres que se embarcaban en mercantes normales para las grandes travesías del Atlántico o del Pacífico y los que se decidían a tripular un barco corsario; al fin o al cabo, ambos estaban armados y preparados para el combate y sus dotaciones debían estar preparadas para todo tipo de contingencias. En tiempos de guerra era normal que un mercante se armase "en corso y mercancía", es decir, partían a realizar su trayecto normal, transportando su cargamento a un puerto determinado, pero patentados para actuar en corso contra los enemigos; sin embargo, el corsario tenía como único objetivo la caza y captura de los enemigos, de lo cual obtenían

---

[249] Currier, T. S.: *Los cruceros...*, pg.: 114.

[250] Ibíd., pg.: 105

[251] El componente norteamericano era el mayoritario en todas las tripulaciones, sin embargo, no escaseaban los marineros irlandeses, desertores de la Royal Navy, o los franceses, veteranos de la armada francesa en las guerras napoleónicas. En la *Historia Marítima Argentina* podemos encontrar uno de los roles de la *Congreso*, de Almeyda, la composición de su tripulación de 74 hombre, en uno de sus cruceros en 1817, es de lo más heterogéneo: 22 ingleses, 17 norteamericanos, 9 bonaerenses, 7 irlandeses, 6 franceses, 3 suecos, 1 de las islas Azores, 2 españoles, 2 italianos, 2 mallorquines, 1 de Cartagena de Indias, Holandés y 1 procedente de las Indias Occidentales,; VV.AA.: *Historia Marítima Argentina*, pg.: 474.

El bergantín *Amable Paulina*, fue capturado por un buque no identificado que la lista del Lloyd's no duda en calificar de piratas, el 7 de agosto de 1824 en su trayecto entre Amberes y Río de Janeiro, la

los beneficios de su negocio. El marinero del mercante obtendría el salario convenido, el cual contribuían a aumentar un poco con la venta de la pacotilla; si había suerte y lograban capturar algún mercante enemigo en su singladura de "corso y mercancía", los marineros obtendrían su parte de la venta de la presa (siempre y cuando ésta fuese declarada "buena presa"); pero esto no era algo con lo que se debiese contar como seguro. Por el contrario, el marinero que se contrataba para tripular un corsario sí contaba con las capturas y con su correspondiente parte.

Los capitanes deseosos de conseguir tripulaciones exageraban los éxitos obtenidos en sus singladuras y los periódicos se encargaban de aumentarlos aun más. Éstos eran pues los mejores banderines de enganche para los marineros deseosos de riquezas. Las tripulaciones variaban de un viaje a otro, la fidelidad dependía del mayor o menor éxito del corsario; había que contar con la frustración de la marinería ante un viaje sin pena ni gloria. Ya expusimos antes la opinión de Philip Gosse acerca de las tripulaciones de los buques piratas del siglo XIX. Se refería a ellos como la peor escoria de las Antillas, gente peligrosa y despiadada; quizás no estuviese falto de razón, no obstante, la generalidad de los roles de corsarios estudiados por Currier aportan una imagen bien diferente: tripulantes de condiciones iguales a las de cualquier mercante[252], pero no por ello menos inclinados a la violencia. Las tripulaciones, según Currier, estaban formadas por dos tipos de marineros diferenciados por su manera de actuar: un grupo que pasaba de un corsario a otro, descontentos de lo que obtenían en este negocio; y, en segundo lugar, un grupo mayoritario de hombres que se unía por tiempo limitado al corso para dejarlo a continuación y

---

tripulación estaba compuesta por un capitán español, un primer oficial alemán y por varios desertores franceses, entre otros.

[252] Ibíd., pg.: 107.

dedicarse a la trata negrera o al comercio y volver al corso más tarde[253]. De la predominancia de uno u otro grupo dentro de una misma tripulación derivaba el tener un crucero más o menos tranquilo y carente de motines y revueltas; por lo general, las tripulaciones en las que predominaba el elemento descontento solía ser más tendente al motín.

Centrémonos en los corsarios insurgentes: son ya repetidas las ocasiones en que hemos indicado que los buques corsarios insurgentes procedían en su mayoría de puertos de los EE.UU.; los más de ellos ni siquiera se habían desplazado a las repúblicas rebeldes para obtener sus patentes. Éstas las habían conseguido en sus puertos de origen gracias a los diversos agentes que las había llevado allá desde el Río de la Plata o Colombia. En Baltimore, en Savannah o incluso en Boston había demasiados buques inactivos, construidos para ser dedicados al corso y no sólo barcos, sino también muchos marinos dispuestos a enrolarse para nuevas singladuras; hombres, muchos de ellos, que habían estado durante dos años y medio persiguiendo mercantes ingleses a todo lo largo y ancho del Atlántico, obteniendo jugosas participaciones en las capturas de las más de 1700 presas que se hicieron en esa guerra.

El ideal de contribuir a la causa independentista podía ser una buena excusa para la mayor parte de ellos, pero sólo una excusa y no algo con lo que identificarse. No obstante, alguno creía de modo firme en la necesidad de participar en el corso como medio de contribuir a acabar con la tiranía de España hacia sus colonias. Esa misma opinión acerca de los "ideales" de los corsarios norteamericanos, involucrados en las guerras de

253 Ibíd., pg.: 111.

independencia hispanoamericanas se reflejaba ya en la prensa de los EE.UU. En algunos casos muy crítica con tales actividades:

"... Con el pretexto de auxiliar a los rebeldes españoles dan caza a todos los buques, nos abordan y toman cuanto encuentran en ellos, considerándolos como amigos o enemigos según el número de pesos duros que se halla a bordo; si no hay dinero deja el patriotismo pasar el buque; pero si lo hay, el tal patriotismo[254] lo declara por su enemigo; y así nos parece que el gobierno debería tomar medidas para impedir que se perturbe el reposo y se menoscabe la honra de nuestra patria. Hemos hecho estas reflexiones por haber visto en los periódicos de Baltimore que un nuevo corsario llamado el 'General San Martín' acaba de llegar a la bahía de Chesapeake, después de un crucero de cinco meses en la costa de España. Esta bahía sirve ha mucho tiempo de asilo a los corsarios y en ella reparan las embarcaciones, reclutan gente y hace víveres en contravención de las leyes. Todo el hombre que aprecie debidamente la honra de la patria se indignará de los puertos de los Estados Unidos sirvan de guaridas a estos aventureros"[255].

Coinciden con esta forma de actuar descrita por el periodista norteamericano, los hechos narrados por el agente de la Lloyd´s en Madeira, cuando informa del saqueo de la goleta inglesa *Sir Thomas Hardy* el 8 de noviembre de 1818. Estos corsarios destrozaron el aparejo y pusieron grilletes a los pasajeros, los encerraron y lastimaron, vejaron y maltrataron hasta descubrir que no tenían posesiones de valor[256]. Esta carta aporta además datos que corroboran otro extremo indicado antes: la previa participación de muchos de estos corsarios en la anterior guerra que sostuvieron británicos y norteamericanos:

"Esta goleta [se refiere a un cuadro colgado en la cámara del capitán corsario, Almeyda, que representa a una goleta norteamericana, la *Kempt* capturando seis presas inglesas] *era un corsario durante la última guerra y la mandaba un tal Almeyda, que dicen se halla a la sazón casado en Baltimore. El pirata abordó al 'Sir Thomas Hardy' con bandera azul, blanca y azul a fajas horizontales, que jamás arrió. Ellos no se decían insurgentes, y sí descaradamente afirmaban que estaban en guerra con todas las naciones"*[257].

Las guerras de la independencia en Hispanoamérica eran la posibilidad que muchos esperaban de poder seguir con una práctica que podía reportar grandes beneficios; llegaron

[254] Subrayado en el original.
[255] BPC, DMC 22/XI/1817, cita este artículo como reproducción hecha por *The Times* de Londres de 7/X/1817 de un periódico norteamericano sin identificar. No resulta extraño que en la prensa británica hallen eco estos artículos críticos, toda vez que sólo han pasado tres años desde la anterior guerra contra los EE.UU., y aún permanece vivo el rescoldo del daño hecho al comercio británico por los corsarios norteamericanos
[256] BPC, DMC 8/XII/1818

las patentes a los puertos de EE.UU. y salieron los buques armados a capturar bajeles españoles, llevando a bordo tripulaciones dispuestas a todo. Ya pudimos ver antes qué opinión tenía Gosse acerca de los piratas del siglo XIX y cómo Currier ofrecía una visión algo menos escabrosa de los mismos. Sin embargo, la contradicción en su obra es palpable al presentarnos casos continuos de motines, algaradas y rebeliones a bordo de los buques corsarios[258].

Por otra parte, en esa misma obra, Currier expone diferentes opiniones expresadas por medios de comunicación, políticos y jueces norteamericanos acerca de esos marineros compatriotas suyos. La prensa norteamericana expresaba la opinión de que ningún otro comercio sufrió más que el de los propios EE.UU., a causa de unos barcos que estaban *"... tripulados por la escoria de todas las naciones cuya inclinación al robo la hacían equipar barcos privados, bajo el no menos reprochable nombre de corsarios"*[259]; el Secretario de Estado John Quincy Adams afirmaba que los corsarios se formaban con "basura de la calle"[260] y el Tribunal Supremo del Estado de Maryland, en el caso de un buque español capturado por el corsario *Pueyrredón,* se manifestaba en este mismo sentido al decir que los marineros de los corsarios *"... se encuentran entre los hombres más disolutos"*[261].

No son pocas las referencias y noticias de motines a bordo de corsarios que hemos encontrado y registrado en nuestra base de datos. En algunos casos éstos tenían lugar incluso antes de la partida del corsario para efectuar crucero, es el caso del *Consecuencia*, el que el corresponsal del *Diario Mercantil de Cádiz* en Londres consideraba el corsario

---

[257] Ibíd.
[258] No disponemos de una estadística de motines a bordo de mercantes. Sin embargo, la frecuencia con que hemos hallado en la documentación consultada noticias de los mismos nos lleva a pensar, con Currier, que quizás fueran tan frecuentes como los que este autor cita en diferentes corsarios. La lealtad de la tripulación corsaria estaba basada en la pura y simple ambición, esto es, en el éxito, las capturas, el botín.
[259] *Alexandria Gazette* 7/IX/1818, cfr. Currier: *Los cruceros* ..., pg.: 106.
[260] Ibíd., pg.: 107.

más grande y mejor equipado de todos los de Buenos Aires: *"... tiene 40 piezas y 300 hombres de tripulación de diversas naciones. Tres días antes de salir este buque hubo un motín entre su tripulación sobre el modo* [...] *de repartir los robos que hicieran..."*[262]. El botín y las diferentes participaciones que de él pudieran hacerse eran, por lo general, las causas principales de las revueltas a bordo de los corsarios. Y como decimos, no nos faltan los ejemplos: la captura de la fragata *Carlota*, a 12 leguas al O. de Cádiz, motivó que los tripulantes del insurgente que los capturó se amotinasen y que, como resultado de la algarada, se provocasen entre ellos dos muertes y un herido[263].

Como Currier dice, es posible que no existiesen grandes diferencias entre las características personales de los tripulantes de un mercante y las de los de un corsario. En ambos casos podían darse casos de rebelión a bordo, sin embargo lo que en el corsario incitaba a la tripulación a amotinarse, el botín, en el mercante, al no existir esa posibilidad, tendían a mantener la calma y seguir siendo leales a los términos de sus contratos, respetando, en la medida de lo posible la autoridad de sus oficiales. No obstante, tanto en un caso como en el otro podían existir, mezclados entre marineros de toda confianza, hombres dispuestos a todo, a incitar a sus compañeros a la rebelión, a desprenderse de sus oficiales y a lanzarse a la aventura. De entre todos los casos que hemos estudiado hay uno que, sin corresponder en sentido estricto a un corsario insurgente, hemos creído interesante dedicarle un capítulo. El suyo es un ejemplo claro de la forma en que la navegación se vio muy dañada a lo largo de la tercera década del XIX, por causa de la gran proliferación de corsarios y su degeneración en piratas.

---

[261] Ibíd
[262] BPC, DMC, 7/XI/1817, noticia fechada en Londres el 29/IX/1817.
[263] BPC, DMC 24/VII/1816

Como decimos, no corresponde a un buque corsario sino a un “mercante”. Se trata del bergantín negrero portugués *Defensor de Pedro*, cuyos tripulantes, incitados por el gallego Benito Soto, protagonizaron un motín en la costa de Guinea en 1828 que concluyó, después de una sangrienta singladura de varios meses, con su ahorcamiento y descuartizamiento en Cádiz en los primeros días de 1830. No se trataba de corsarios, eran, ya lo dijimos, los marineros de un negrero, pero los abordajes, las capturas y todas las tropelías cometidas las hicieron enarbolando la bandera de Buenos Aires y presentándose como corsarios en la guerra que esta república mantenía con el Brasil.

Podía ser un problema controlar a tripulaciones de entre 100 y 300 hombres en un espacio reducido, demasiado exiguo al principio del crucero, cuando aun no se habían hecho capturas y marinado las mismas, desprendiéndose, poco a poco de parte de ese contingente tan difícil de controlar. Las fuentes proporcionan una información no muy completa lo cual, a veces, ha ocasionado que sólo poseamos datos completos de un total de 21 buques corsarios de todas las banderas, en el período comprendido entre 1816 y 1826; de todos estos buques el que contaba con la mayor tripulación era la corbeta bonaerense *La Unión*, con 175 hombres de dotación[264] y de los cuales 25 eran soldados de infantería, esto es, una fuerza destinada a mantener el orden a bordo, un elemento del que carecían la casi totalidad de los buques corsarios. Los buques dedicados al corso, a diferencia de los bajeles de guerra, no disponían de una fuerza armada propia, dispuesta a controlar la seguridad y la disciplina a bordo; por lo general eran tropas de infantería de marina, elemento de control inhabitual entre los corsarios.

[264] BPC, DMC 23/X/1818

El espacio a bordo era un bien escaso, y era necesario embarcar muchos hombres y oficiales para que actuasen como tripulaciones y capitanes de presa; éstos irían abandonando el corsario a medida que se efectuasen capturas, sería entonces cuando el corsario se aproximase más a unos niveles adecuados de gente a bordo. Pero en ese momento el corsario comenzaba a correr más peligro, cuanto más éxito menos gente a bordo, con lo cual podía darse la paradoja de que, tras un exitoso crucero, con muchas presas y jugosos botines, el corsario fuese batido por los enemigos al no disponer de bastante gente para manejar la artillería a bordo o defenderse en caso de un abordaje. Volviendo al asunto del volumen de las tripulaciones, si la corbeta *La Unión* era el ejemplo que usábamos para señalar una tripulación abundante la goleta colombiana *Aguilita* es el modelo que usamos para señalar el tope bajo de esa clasificación de tripulaciones, contaba con 24 hombres y un solo cañón[265]. Podríamos efectuar un cálculo medio de tripulantes a bordo de estos buques, el cual se situaría en torno a los 95 tripulantes. Sin embargo, sería un término medio bastante engañoso, ya que este cálculo lo efectuaríamos sobre buques de diferente clase: corbetas, goletas, bergantines..., de proporciones y tonelajes diferentes, y lo que dificulta aun más esta operación: estaríamos realizando una media sobre buques que pueden hallarse en momentos muy diferentes de sus respectivas campañas corsarias, es decir, bien al inicio cuando más completas son sus dotaciones o bien al final de las mismas cuando las tripulaciones son bastante escasas.

No obstante, los casos de la corbeta *La Unión* y de la goleta *Aguilita*, son bastante paradigmáticos, los tripulantes de la primera nave se ajustan bastante bien a la artillería con la que contaba el buque: 18 cañones, lo mismo ocurría en el caso de la segunda embarcación; 24 hombres, más que suficientes para tripular el barco y manejar el único

[265] BPC, DMC 6/VIII/1826

cañón con el que contaba ésta. *La Unión* era un verdadero bajel de guerra; la goleta *Aguilita* era una nave cargada de aventureros, sin ninguna capacidad para enfrentarse a un mercante bien armado ni, por supuesto, a un buque de la marina de guerra.

¿Qué contrapartida podían esperar los marineros a cambio de privaciones, sufrir inclemencias del tiempo y estar expuestos a la autodefensa de los mercantes, a los escasos buques de la Real Armada que aun hacían su trabajo o incluso a los corsarios habilitados por los diferentes Consulados y Capitanías de puerto españolas? Sólo el botín, el cual podía ser magnífico o insuficiente incluso para poder alimentarlos. Hemos visto con anterioridad que entre estos hombres predominaba la sensación de ser engañados por sus patrones, los cuales creían que les ocultaban la verdadera cuantía de lo capturado; vivían en la práctica endeudados, casi todos ellos habían obtenido adelantos sobre los botines futuros, también premios y bonificaciones a cambio de su docilidad. Sin embargo, muchos de ellos no conocían otro medio de vida y pasaban el resto de su existencia durmiendo en coyes, alimentándose de galleta llena de gorgojos y exponiéndose a morir de escorbuto[266], en un naufragio o a causa de una descarga de metralla.

La vida a bordo no era fácil. A lo pequeño del espacio había que unir la mala alimentación. Al principio de toda singladura y, dependiendo de las posibilidades del armador del buque, se dispondría de mejores o peores provisiones. Era común llevar a bordo gallinas, corderos y cerdos que se consumían pronto, para ir pasando luego a la

---

[266] El escorbuto es un cuadro clínico provocado por un déficit de vitamina C, o ácido ascórbico, la cual es de vital importancia para la formación del colágeno en los distintos tejidos del cuerpo, huesos, dientes y vasos sanguíneos, así como para la producción de hormonas. Interviene, además, en la recuperación y cicatrización de las heridas y de las quemaduras. Los síntomas aparecen luego de varios meses de ingestión de cantidades insuficientes de vitamina C. Habitualmente comienzan con cansancio, debilidad, dolores musculares y articulares y pérdida de peso. Debajo de las uñas suelen aparecer pequeñas hemorragias, como así también en las articulaciones. En la boca, las encías se hinchan y cambian de color tornándose púrpuras, sangrando con gran facilidad en los casos avanzados. En los casos extremos pueden presentarse convulsiones y finalmente la muerte si no se adoptan medidas apropiadas para prevenirlo.

galleta y a la carne salada, el tasajo. La falta de alimentos frescos podía provocar graves carencias vitamínicas y toda una serie de terribles enfermedades por su causa, y de ahí a quedar diezmada la tripulación sólo mediaba un corto paso.

Los corsarios que llevaban a cabo un crucero largo y prolongado, alejados de cualquier puerto amigo o neutral que pudiese acogerles solían robar las provisiones de sus propias presas, incluso, a veces este robo era el único objeto por el cual se podía capturar un buque del tráfico costanero. Los ejemplos en nuestra base de datos son muy abundantes. En agosto de 1817, el bergantín *Dolores*, navegando de Santa Eugenia a Cádiz fue capturado por una goleta no identificada; este asalto tuvo lugar en los 36º N de latitud y 1º O (meridiano de Cádiz) de longitud; los corsarios, además de robarles los cañones y diversos pertrechos náuticos, pusieron especial empeño en llevarse los víveres[267]. En mayo de 1818, encontramos un caso similar: la polacra *San José*, de Málaga a Cádiz es saqueada a la vista de Cádiz por la goleta bonaerense *Buenos Aires,* comandada por Juan Dutir y armada con 10 carronadas y 70 tripulantes de dotación; el objetivo de los corsarios ahora no eran los alimentos, sino el cargamento consistente en vino y aguardiente[268], elementos de la dieta de a bordo tan importantes como los alimentos frescos.

Enlazando con el caso anterior, también eran alimentos frescos lo que buscaban los corsarios que, en junio de 1818, capturaron el patache *Carmen*; se trataba de dos goletas no identificadas que lograron asaltarlo a tres leguas al Este del Cabo de Santa María; el buque mercante fue puesto en libertad tras quitarle todos los víveres que llevaba a bordo: gallinas, huevos y jamones[269]. Otro ejemplo de parecidas características lo encontramos en abril de 1821: el bergantín-goleta *Nuestra Sª de África* fue abordado por un bergantín bonaerense no

[267] BPC, DMC 24/VIII/1817
[268] BPC, DMC 12/V/1818

identificado a 4 millas al Norte del Cabo de San Vicente; el corsario llevaba 65 días de crucero y hechas 8 presas, el bergantín-goleta fue liberado tras robarles a la tripulación y pasaje ropas, enseres de valor y, sobre todo, huevos y jamones[270]; de nuevo los jamones y los huevos eran el rico botín que consiguieron los corsarios de la corbeta corsario colombiana *Bolívar*, de 14 cañones y unos 100 tripulantes, que, en junio de 1821, detuvo al patache español *Nª Sª del Carmen* a 3 leguas al Oeste del Cabo de Roca (a la altura de Lisboa), navegando de Marín a Cádiz, los corsarios liberaron al mercante tras llevarse de su despensa huevos, jamones y frijoles[271].

Hemos visto como el vino, el aguardiente y el alcohol en general ocupaba un puesto muy importante dentro de la alimentación diaria del marinero a bordo. En este extremo no podemos hacer distingos entre buques corsarios, mercantes o navíos de guerra; el alcohol siempre estaba presente y los resultados de su incorporación a la dieta podían ser muy dispares, pues todo dependía de las posibilidades de control por parte de la oficialidad. Currier advierte del evidente alcoholismo al que se entregaban algunas tripulaciones al completo, lo cual facilitaba los motines y, sobre todo, los excesos para con los prisioneros[272]. Los buques se aprovisionaban con generosidad de vino y aguardientes en los puertos de partida, lo tomaban de sus presas o incluso de los buques neutrales cuando éstos eran registrados; a este respecto, recordemos algo que ya hemos visto: cómo la goleta

---

[269] BPC, DMC 25/VI/1818
[270] BPC, DMC 9/IV/1821
[271] BTG, DM 1/VI/1821
[272] *"El uso del licor por los corsarios de Buenos Aires influía mucho en las cuestiones violentas* [...]. *Los oficiales a bordo estaban encargados de 'vigilar las bebidas', pero no obstante ello se 'contrabandeaba a bordo'. Las despensas no eran severamente custodiadas. El motín ocurrido a bordo del 'General Rondeau', se debió al uso de los licores y casi es motivo de que volara el barco. Los licores fueron la causa de que el 'Serpent' apresara al 'Creola'. La horrible muerte sufrida por el capitán y el primer oficial del barco preso, 'Nuestra Señora de a Cisa' (presa del 'Tucumán' y del 'Buenos Aires' fue causada por el uso excesivo de bebidas. Los oficiales del "Fortuna", presa del corsario 'Julia de Forest', estaban continuamente ebrios. Estos son sólo algunos ejemplos de los excesos a los que conducían los licores";* Currier, T. S.: *Los cruceros....*, pgs.: 62-63.

Invencible, de Miguel Ferreres, cambió las Canarias como escenario de su crucero por la zona del Golfo de Cádiz, con el fin de atrapar los buques que conducían vinos.

Era muy frecuente que los corsarios sólo buscasen en los bajeles abordados el remedio de las penurias alimenticias y, también, vestirse y abrigarse: las ropas debido al trabajo en la mar y a la exposición a los elementos se desgastaban a un ritmo muy rápido el cual, en un crucero bastante desafortunado podría ponerles al borde del racionamiento de agua y víveres. Además, podía ocurrir que un crucero se iniciase en la primavera y se prolongase durante todo el verano. La falta de éxito podía llevar a que los corsarios se demorasen más tiempo en volver a puerto; de esta manera les podía sorprender en la mar la llegada de la estación más fría, para la cual no estarían preparados. Razón por lo que cual no era extraño que las ropas de los marineros y pasajeros de los buques capturados pudiesen convertirse en bienes muy apreciados.

II.3.4.1. Del motín como solución de los conflictos

Las condiciones de vida a bordo, la escasez del botín o el mal reparto del mismo podían desencadenar el motín, que podía acabar de cualquier manera: es decir, con el capitán conservando el control de la nave o, por el contrario con una tripulación alzada contra sus oficiales y hecha con el mando de la nave. Tenemos varios ejemplos, ambos muy bien documentados de motines que concluyen de un modo bastante inesperado.

Sucedió en el primero de ellos que, a las cinco y cuarto del día dos de diciembre de 1823, apareció en la bocana del puerto de San Juan de Puerto Rico una corbeta con dos pabellones en su palo mayor: el español y, por debajo de éste el pabellón de Venezuela. Se trataba de la corbeta *Orinoco* que se entregaba con su tripulación a las autoridades de la isla. A bordo no figuraba su capitán ni oficial alguno. De manera inmediata, el práctico del

puerto, el capitán del mismo, Juan de Dios Robión, y quince soldados subieron para hacerse con el control de la nave. De resultas de esta acción el que actuaba como capitán entregó su espada al representante de la autoridad, señal inequívoca de rendición. Tan pronto como las autoridades españolas se hicieron cargo de este buque se inició una investigación para inquirir qué había sucedido para impulsar a estos hombres a entregarse a sus enemigos.

Tras efectuar diversos inventarios sobre la carga, equipo y sobre el propio buque en sí, el día diez de diciembre comenzaron los interrogatorios a los tripulantes de la corbeta. La sorpresa surge cuando el primer interrogado resulta llamarse Juan Luis un santanderino de treinta y dos años de edad casado y avecindado en los Estados Unidos[273]. Navegaba en dicha corbeta desde hacía cinco meses y llevaba unos catorce meses al servicio de Colombia, si bien aducía que lo había hecho contra su voluntad, ya que había sido apresado en otro buque en el Cabo de San Vicente cuando se dirigía a Santander[274]. Tras obtener esta información los interrogatorios continuaron con otros marineros de la *Orinoco*.

El siguiente fue el contramaestre Jorge Balchen, noruego, de veintiocho años de edad y, como el marinero español, fue preguntado acerca de la procedencia de la corbeta; si el marinero español aclaró que la corbeta estaba matriculada en La Guayra, el noruego dijo ignorar cuál era la procedencia de la misma; preguntado sobre su propietario declaró saber que uno de ellos era el propio capitán. Como en el caso del marinero español, el contramaestre dijo haber sido apresado en el trayecto hacia Nueva York[275]. Este marino noruego fue el primero que comenzó a aclarar cuál fue la razón que los llevó a entregarse al enemigo: durante una escala en el puerto de San Bartolomé, la tripulación, aprovechando que el capitán y la oficialidad del buque estaban en tierra, decidieron cortar los cables y

[273] A.H.N., sección Estado, leg.: 6375, exp.: 20 *Testimonio del expediente*..., fol.: 21v.
[274] Ibíd. fol.: 21v-22

alejarse de aquel puerto y de los hombres que comandaban dicha nave. Aunque sin despejar todas las dudas sobre cuál fue la razón que les movió a amotinarse, comenzaba a colegirse de las palabras de los interrogados que un mal reparto del botín había sembrado la semilla de la rebelión entre los tripulantes.

A continuación fue interrogado el médico de a bordo, un norteamericano de treinta y un años llamado Enrique O'Neyll[276]. Había embarcado en la corbeta cuatro o cinco meses antes mientras estaba en el puerto de La Guayra ocupando la plaza de despensero de otro buque[277]. Interrogado acerca de la identidad de los armadores de la corbeta, dijo conocer a tres de ellos: *"... el capitán Natal, avecindado en San Bartolomé, Mr. Forner vecino de San Thomas, Mr Lyney vecino de La Guayra"*[278]. El médico sí aclaró que el motivo del motín no fue otro que el resentimiento de la tripulación por el trato dispensado por el capitán y oficialidad de la corbeta, así como el hecho de que algunos de ellos *"... servir bajo la bandera de Colombia"*[279], el médico no dudó en ponerse del lado de los amotinados, desde luego no parece que fuese coaccionado para hacerlo.

Como a los demás tripulantes, al médico se le pregunta por el botín que pudiesen llevar a bordo, por las presas capturadas durante el crucero y si, a la llegada a Puerto Rico, había sido desembarcada parte alguna del botín. El médico dijo que no había habido a bordo un botín cuantioso y que éste consistió en lo fundamental en el equipaje de un duque español que iba a bordo de un bajel portugués capturado cerca de Cádiz; que tampoco recordaba cuántas ni cuáles presas habían hecho durante el crucero y que sólo recordaba ese navío portugués y una goleta americana cargada de vino apresada cerca de las Canarias; respecto

[275] Ibíd. fol.: 23-23v
[276] Ibíd. fol.: 25
[277] Cuando menos resulta un curioso cambio de oficio dentro de la dotación de un buque pasar de despensero a médico.
[278] Ibíd. fol.: 25v.

a la extracción de partes del botín dijo que, en efecto había visto cómo algunos oficiales y, entre ellos, el que ahora hacía las veces de capitán sacaban algunos cajones de géneros la misma noche de su llegada a Puerto Rico[280].

La declaración del médico fue ratificada al día siguiente por la del que ahora decía ser el segundo capitán de la corbeta: Cornelio Nivel, irlandés de veintinueve años; dijo además que el cargamento de la nave cuando arribaron a Puerto Rico consistía en *"... algunas prendas, espadas doradas, cucharas, tenedores, y cuchillos ídem y unos cinco bultos de mercancías, y otros cortos efectos, los cuales conoce que el Gobierno poco o nada ha encontrado, y han sido extraídos por la tripulación o por algún otro, no pudiendo determinar persona"*[281].

A diferencia del médico, este tripulante sí identificó al duque como de Villa Hermosa, del cual dijo que era lo poco bueno que había a bordo, sin embargo, coincidía con el galeno en la poca o nula capacidad para identificar el número de presas que habían hecho durante el crucero.

A la declaración del segundo capitán sucedió la del capitán *in pectore* de la corbeta, el escocés Jaime Wilson, de veintiséis años; como todos los anteriores, se ratificaba en el mal trato propinado por el capitán y la oficialidad de la corbeta; aclaró que el total de los tripulantes ascendía a ochenta y dos, de los cuales sólo habían llegado a Puerto Rico cuarenta y tres, escapándose el resto en botes cuando aun estaban atracados en San Bartolomé y unos quince que desembarcaron en Santa Cruz. Este tripulante, ahora capitán, dijo a las autoridades que le interrogaban que el capitán Natal llevaba consigo, al desembarcar en San Bartolomé las joyas del equipaje del duque entre ellas *"... diamantes y*

[279] Ibíd., fol.: 26.
[280] Ibíd., fols.: 26 v.-28.

dos relojes de repetición"[282]. También como los anteriores declarantes afirmó que a bordo sólo llevaban géneros de poca consideración cuando arribaron a Puerto Rico, que desconocía todo acerca de un posible inventario de las posesiones del duque de Villa Hermosa capturadas y embarcadas en la corbeta y que el libro de bitácora de la misma, el cual debía estar en su posesión, *"... lo había empeñado en una zapatería por catorce pares de zapatos que repartió entre la gente"*[283]. Este documento era necesario para verificar algunos extremos de las declaraciones de estos hombres, por lo cual el auditor ordenó que el escribano, el interprete y el propio declarante se personasen en la zapatería para reclamar dicho cuaderno de bitácora.

A ésta siguen las declaraciones de otros tripulantes en días sucesivos, en ellas se van aclarando extremos tales como el número de presas hechas durante el crucero, las cuales estiman entre ocho y diez. Tras las declaraciones, el auditor ayudado por el interprete Juan O'Kelly procedió a examinar el libro de bitácora, por medio del mismo pudieron hacer la relación de presas capturadas por el corsario entre septiembre y diciembre de ese mismo año: el cinco de septiembre capturaron el bergantín español *Virgen del Carmen*, con cargamento de sal, cajas de jabón y sacos de polvo de rapé; el siete de septiembre abordaron la goleta portuguesa *Nª Sª de la Concepción*, procedente de Sevilla con rumbo a Lisboa, llevando a bordo al Secretario y equipaje del duque de Villa Hermosa; el ocho del mismo mes capturaron al falucho español *Nª Sª de los Dolores*, con destino a Lisboa, cargado de hierba, embarcaron a los tripulantes e incendiaron la nave.

La carrera de abordajes y asaltos continuó el veintidós de septiembre con la captura de un bergantín español no identificado; el veinticinco del mismo mes anclaron junto a

---

[281] Ibíd., fol.: 30 v.
[282] Ibíd., fol.: 34 v.

Fuerteventura donde destruyeron el bergantín capturado el veintidós, transbordando a sus tripulantes a un falucho portugués. La necesidad de reponer elementos del buque se demuestra al día siguiente cuando capturan un nuevo bergantín español, el cual incendian tras desmastelarlo. El tres de octubre, tras reponer víveres incendian un nuevo bergantín español; al día siguiente persiguieron y cazaron un nuevo bergantín español que conservaron con ellos. El veintiuno del mismo mes detuvieron la goleta americana *Sally*, cargada de vino y procedente de La Orotava, examinaron sus papeles y viendo que el cargamento pertenecía a españoles decidieron remitirla a La Guayra para que fuese juzgada, a bordo de la misma pusieron presos algunos marineros españoles y el capitán de la propia goleta. El mismo día capturaron un pequeño mercante español, con toda probabilidad, en torno a esos días debió concluir su crucero, puesto que la siguiente entrada en el libro de bitácora corresponde al veintinueve de noviembre, cuando se pusieron a la capa frente al puerto de San Bartolomé[284].

El capitán Natal o Natta, como aparece varias veces a lo largo del testimonio, debía ser Guillermo Nutter, un corsario de dilatada carrera. Éste reunió a sus hombres a la llegada a San Bartolomé, les dirigió un discurso en el que les animó de cara a un nuevo crucero y sin hablar para nada de repartir las ganancias por lo capturado a lo largo del crucero recién concluido, según indica el propio traductor del libro de bitácora el capitán dirigió este discurso a la tripulación *“... haciéndoles promesas, a que faltó, como también a otras hechas anteriormente”* lo que a estos hombres *“... les hizo creer propio o justo el tomar posesión del buque lo que hicieron dando a la vela con dirección a Puerto Rico: en cuyo*

[283] Ibíd., fol.: 35 v.
[284] Ibíd., fols.: 43-45 v.

acto mandaron a tierra a varios de la tripulación y sin embargo de no haberle quedado bote siguieron viaje muy contenta toda la tripulación"[285].

El libro de bitácora ratificaba en parte lo dicho por estos hombres, algunos de los cuales, por miedo a las represalias, callaban el número de presas; las cuales, esto resulta evidente, habían quedado reflejadas con toda claridad en este documento. El capitán de puerto dudaba de buena parte de las declaraciones, sobre todo acerca del botín y el cargamento que podría haber llevado a bordo en el momento de su llegada a Puerto Rico, en su relato, este oficial aclara que el buque hacía mucho agua lo cual motivó que se diese orden de que desembarcasen todos los hombres permitiéndoles llevar consigo sus equipajes *"... sin tocarles ni una mochila, no obstante ser muy abultadas y conocerse podrían llevar infinidad de cosas; pero como no había orden de registrarlos, ni era decoroso, cada cual llevó lo que significó era suyo"*[286]. Como vemos, había claras sospechas de que se estaba haciendo contrabando de bienes robados delante de las propias narices de las autoridades del puerto. A instancias del Auditor, se hizo que el capitán, el cocinero y otro tripulante de la corbeta se presentasen al Capitán General de la Isla para declarar qué faltaba de cuanto formaba parte del cargamento en el momento de entrar en puerto: cubiertos de plata, relojes y cadenas de oro, algunas joyas, palanganas de plata y algunos otros efectos difíciles de individualizar por parte de estos hombres habían desaparecido en el momento de su desembarco. Se obligó a quien los había sustraído a entregarlos de nuevo hasta efectuarse todas las diligencias necesarias.

Las dudas sobre las declaraciones persistirían durante todo el proceso, había claras sospechas sobre confabulación entre los tripulantes: *"...todo está fundado en sus simples*

---

[285] Ibíd., fols.: 45 v.-46.
[286] Ibíd., fol.: 50.

narraciones, colusas o confabuladas"[287]. A pesar de haber abandonado la oficialidad el buque en San Bartolomé, los papeles del buque -patentes, roles, etc.-, deberían haber permanecido a bordo, dichos documentos no aparecían por ninguna parte lo que venía redundar en la falta de credibilidad de los testimonios de estos hombres: *"... es de inferir que han hecho una ocultación maliciosa de ellos, o puede ser inverosímil cuanto expresan; y no es cuerdo ni prudente aventurar el juicio en casos tales"*[288]. El fiscal declaraba que llegados a este punto y habida cuenta del deterioro al que se veían sometidos tanto el buque como su carga, así como de los costes que conllevaban para el erario público el mantenimiento de los tripulantes de la corbeta, lo mejor sería rematarla (subastarla) repercutiendo su importe definitivo en las arcas del Estado, eximir a los corsarios de sus delitos como tales por la atenuante del arrepentimiento y que se diesen por contentos con lo que habían logrado sacar del buque en sus equipajes en el momento del desembarco, así el Estado se vería libre de tener que seguir costeando la manutención de estos hombres y la isla se vería libre de *"... hombres exóticos y criminales cuya permanencia o detención cualquiera que sea, es perjudicial y nociva"*[289].

El diecinueve de diciembre de 1823, siguiendo la sugerencia del fiscal, el Capitán General dio orden a los tripulantes de que abandonasen la isla, para lo cual se les indicaba que debían recoger sus pasaportes, procediéndose contra ellos en caso de no obedecer esta orden. Se procedió a tasar el cargamento, al cual se le dio un valor total de 915 pesos fuertes. El veintinueve de diciembre de 1823 a las diez de la mañana se procedió a subastar en diferentes lotes cuanto correspondía al cargamento de la corbeta corsario, obteniéndose de todo ello 456 pesos fuertes; algunos efectos, como el coche del duque de Villa Hermosa

---

[287] Ibíd, fol.: 57 v.
[288] Ibíd, fol.: 58.

no alcanzaron el precio que la autoridad competente había estimado como mínimo, así, que al igual que por la corbeta, por la que sólo se ofrecían quinientos pesos fuertes, deberían ser puestos de nuevo en subasta. El ocho de enero tuvo lugar este segundo intento de remate de la corbeta, pero los novecientos dieciséis pesos no alcanzaban las dos terceras partes del valor que le estimaban los peritos, por lo que debería repetirse la subasta. Mientras tanto, el buque se iba deteriorando con cada día que pasaba por lo que resultaba del todo paradójico que se mantuviese el mismo valor que en el momento de su tasación, el fiscal insistía en su venta inmediata porque *"... está haciendo agua, su deterioro es diario y progresivo; por consiguiente lo son los costos que está ocasionando con la gente que debe estar a su bordo cuidándola. No puede valer en el día lo que cuando se tasó, ni deben permitirse dilaciones que conspiren a su total ruina"*[290]; ante esta situación, concluyeron las autoridades de la isla que lo mejor sería que, aunque no se alcanzase los dos tercios de su valor de tasación, se la llevase quien más ofreciese por ella. El veintitrés de enero se remató el buque por dos mil pesos fuertes ofrecidos por D. José Furull en representación de D. Narciso Comas.

Así concluyó la historia de un motín que se originó cuando unos hombres se sintieron engañados por su capitán, como en muchos otros casos aprovecharon la ausencia del capitán y de sus oficiales para hacerse con el buque y huir, imbuidos de la vana esperanza de poder obtener con la rendición del buque y su posterior venta las ganancias que ellos creían que les correspondían por sus acciones; su error quizás pudo estribar en conducir el buque a Puerto Rico y entregarlo a las autoridades españolas, pues éstas no parecían dispuestas a recompensar a quien antes había ejercido el corso contra ella, aun cuando se mostrase en apariencia arrepentido de ello.

---

[289] Ibíd., fol.: 59 v.
[290] Ibíd., fol.: 83 r. y v.

Una reclamación económica está en el origen de la documentación que nos permitió localizar las noticias acerca de un segundo motín que también tiene como escenario privilegiado Puerto Rico y como protagonista un corsario colombiano, sin embargo, las circunstancias que rodearon esta nueva algarada así como su desenlace y resolución fueron muy distintos. En este caso se trataba de un motín entre marineros prisioneros, obligados a formar parte de la tripulación de un corsario.

En 1832, en La Habana, D. José de Vera iniciaba una reclamación para obtener el importe íntegro de la venta del bergantín corsario *Pichincha*[291]. A primera vista, quizás un informe anodino que sólo pudiese aportarnos noticias sobre la captura de un corsario más, sin embargo, por la lectura de la obra *El jíbaro*, de Manuel Alonso, sabíamos que en un buque de nombre similar y detenido en iguales circunstancias había sido capturado Almeyda.

El veintiséis de diciembre de 1827, diecinueve marineros encabezados por el español José de Vera se amotinaban en el puerto de San Eustaquio (una isla caribeña próxima a Puerto Rico). Los prisioneros, como en el caso de la corbeta *Orinoco*, aprovecharon que la mayor parte de la tripulación y oficialidad estaba en tierra para iniciar la algarada que debería conducirles a la libertad. A bordo del bergantín sólo quedaban, según algunos testimonios, cuatro hombres entre marineros y oficiales de la dotación del buque[292] los cuales, al verse superados en número y atacados, se encerraron en la cámara para defenderse con las armas de fuego que allí se guardaban.

---

[291] Archivo General Militar de Segovia (en adelante AGMS), Sección 9ª, legajo 875, expediente 8251.

[292] AGMS, Sección 9ª, legajo 875, expediente 8251 *"Testimonio de los autos seguidos en el Tribunal de Marina de la Isla de Puerto Rico, de resultas de haber venido a su puerto principal el bergantín disidente titulado el "Pichincha", sacado de la rada de San Eustaquio por varios negros portugueses libres y esclavos capitaneados por el español José de Vera, prisioneros todos del citado bergantín"*, fol.: 1.

Causa sorpresa por lo surrealista a la par que eficaz del método seguido por los amotinados para inutilizar las armas de sus apresadores y reducirlos en su prisión:

"... no encontrando otro arbitrio para evitar el vivo tiroteo inventaron el raro de arrojarles encima muchos baldes de agua, con lo que lograron no sólo mojarles las armas y pólvora, quedando por consiguiente indefensos, sino también apoderarse del buque en que se hicieron a la vela en el instante"[293] .

Los negros y el práctico pusieron rumbo a Puerto Rico, al pasar junto a la isla de San Tomás y sin detenerse, dejaron a los prisioneros en el bote. A la llegada al puerto de destino, un día después de su salida, necesitaron la ayuda del práctico de dicho lugar, ya que los prisioneros, para facilitar su huida de San Eustaquio, cortaron los cables y abandonaron el ancla del bergantín.

Hasta aquí la historia es bastante heroica a la par que divertida, pero a lo largo de las indagaciones, similares a las seguidas con la tripulación de la *Orinoco*, surgirán interrogantes, miserias, declaraciones encontradas y un interrogante para nosotros.

Se inició la investigación con el interrogatorio a Vera, éste declaró que nueve meses antes había salido del puerto de Matanzas rumbo a Madeira a bordo de la goleta española *Antonia*, en el viaje de regreso desde esas islas fueron apresados por el bergantín corsario[294]. El comandante del corsario, un tal Andersen obligó a Vera a pasar y permanecer a bordo del *Pichincha*, el cual prosiguió su crucero rumbo a las costas del Brasil, allá apresó un bergantín y dos sumacas portuguesas, tripulantes de los cuales eran los dieciocho marineros negros que acompañaron a Vera en su aventura[295].

Después de este crucero arribaron a San Eustaquio, donde Andersen trataba de vender como esclavos los marineros negros de las embarcaciones portuguesas capturadas, lo cual

[293] Ibíd.
[294] En nuestra base de datos tenemos localizado a un bergantín colombiano no identificado operando en aguas de Madeira, en torno a los meses de agosto y septiembre de 1827.

"... motivó se disgustaron dichos marineros"[296]. Vera quien, según su propio testimonio llevaba ya bastante tiempo maquinando la huida trató, de convencer a los negros para que se uniesen a él, si no lo hacían se convertirían en esclavos, él podría libertarlos y escapar así a una esclavitud segura. El argumento fue lo bastante contundente como para que el veintiséis de diciembre de 1827, como quedó dicho, emprendiesen la huida.

El "heroico" testimonio de Vera prosiguió; a preguntas del fiscal dijo que el corsario había efectuado varias presas españolas sobre las Canarias, a las cuales dejó libres tras robarles los cargamentos. Preguntado sobre la documentación y bandera colombiana del buque dijo que los únicos papeles que había eran los de una cartera que él mismo les entregó y que la bandera debería estar en uno de los tres sacos en que estaban todas las que tenía el bergantín[297].

El interrogatorio a Vera se prolongó más de un día, por medio de su testimonio sabemos que había permanecido a bordo más de tres meses, que el bergantín navegaba sobre todo bajo bandera colombiana y que era un corsario particular armado:

"... por un tal Almeyda, que vive en San Bartolomé, y que además de la patente colombiana tenía la de Buenos Aires o de las Provincias Unidas del Río de la Plata"[298].

Dijo Vera que en el tiempo que él permaneció a bordo no se habían hecho presas españolas, amplió los datos sobre las capturas de los buques portugueses sobre las costas del Brasil: el bergantín capturado llevaba como cargamento doscientos cincuenta negros; por otra parte, dijo que llevaban en el puerto de San Eustaquio un total de veinte días. Los interrogadores le preguntaron por qué no había conducido prisionero a Puerto Rico a

---

[295] AGMS, Sección 9ª, legajo 875, expediente 8251 *"Testimonio de los autos..."* fols.: 4 v. y 5.
[296] Ibíd., fol.: 5.
[297] Ibíd.
[298] Ibíd., fol.: 7 v. Navegaban con esa bandera cuando capturaron a las embarcaciones portuguesas, lo que se explica por estar entonces en guerra con el Brasil.

alguno de los cuatro hombres que les custodiaban cuando se amotinaron: Las razones que adujo Vera son a nuestro juicio, cuando menos, bastante poco creíbles, dijo que él *“... era el único hombre blanco a bordo, y no quería entregarse enteramente a la confianza de los negros muy fáciles de ser seducidos, y que si hubiese tenido tres o cuatro hombres blancos hubiera obrado de un modo conveniente para traerse a su bordo hasta el mismo armador Almeyda”*[299].

La anterior declaración, llena de prejuicios raciales, escondía mucha más información de la que parecía aportar. Las intenciones de Vera no eran tan altruistas y benéficas como él trataba de hacer ver a sus interrogadores. Había algunas sospechas sobre su comportamiento anterior a la llegada a Puerto Rico y a aclarar ese extremo se dirigieron las demás preguntas del interrogatorio: quién era el capitán de la goleta *Antonia*, qué cargo ocupaba Vera a bordo de dicho buque, dónde fueron a parar la tripulación y el capitán de dicha goleta. Dijo ser el contramaestre de la mencionada embarcación, cuyo capitán se llamaba Antonio Perdomo, el cual, junto con todos sus hombres había sido desembarcado en las Islas Azores[300].

Las autoridades de Puerto Rico debían saber algo acerca de comportamientos anteriores de Vera, ya que de otra manera no se explica que se le preguntase si en otra ocasión previa había huido de otro buque insurgente. El marinero confesó que en torno a 1814 o 1815, mientras servía a bordo de un buque ingles, fue cogido por una leva de los insurgentes en el puerto de La Guayra, le obligaron a embarcar en un bergantín llamado el *Celoso*, el cual capturó una presa española; esta presa fue armada en corso en Puerto Cabello y Vera pasó, según él siempre obligado, a formar parte de su tripulación; mientras permanecían fondados

[299] Ibíd., fol.: 8.
[300] Ibíd., fol.: 8 v.

en los Cayos de Santo Domingo, aprovechando que la tripulación estaba en tierra, él mismo ayudado por otro español llamado José Montebruno cortaron los cables y huyeron, alcanzando el puerto de Baracoa cinco días después. Todo ello podía demostrarlo pues poseía una cédula que así lo especificaba y que le fue expedida en dicho puerto. En otra ocasión se había granjeado la confianza de los insurgentes y había obtenido de ellos el mando de una flechera con la cual huyó junto a otros dos individuos, entregando la embarcación al gobernador de la Vela de Coro[301]. Preguntado, por último de dónde había salido el dinero que se les había intervenido a los negros a su llegada a puerto dijo que se lo había entregado él mismo para tenerlos contentos y leales a su persona.

Vera no lo dice de manera clara y meridiana, pero en todas las ocasiones, como en también en ésta va buscando la recompensa, el producto de la venta de las embarcaciones capturadas; en realidad es un tipo audaz, sin embargo, algunos testimonios posteriores arrojan demasiadas dudas sobre su pasado y sobre la veracidad de sus palabras.

No reproduciremos aquí lo dicho por los negros en sus respectivos interrogatorios por cuanto que no aportan datos novedosos salvo sus propias identidades y orígenes, todos ellos, salvo un niño de once años esclavo de Almeyda, eran marineros libres que servían en las sumacas portuguesas. Sus testimonios coinciden en todo con el de Vera, salvo en un extremo creemos que importante: todos dicen llevar a bordo entre tres y cuatro meses; Vera afirma que sólo pasó a bordo tres meses y cuando los negros llegaron a bordo el ya llevaba algún tiempo embarcado con los corsarios.

Los negros declararon que se había unido a Vera ante la perspectiva de ser vendidos como esclavos; sin embargo, de manera contraria a lo declarado por el marinero español, algunos de estos desdichados marineros negros, declaran que habían pactado con Vera

---

[301] Ibíd., fols.: 8 v.- 9.

repartirse el importe de la venta del bergantín si éste era declarado buena presa; la libertad, pues, no era el único premio pactado entre ellos[302]. Alguno de estos marineros portugueses llega a declarar que partió de ellos la idea y que atrajeron a Vera a su bando para que les ayudase con sus conocimientos de navegación de altura en la huida[303], que el dinero que llevaban era fruto del reparto entre todos, incluido Vera, del que habían dejado a bordo los cuatro oficiales y marineros del bergantín en el momento de ser dejados en San Tomás[304]. Como vamos viendo, el testimonio de Vera se va haciendo poco a poco más contradictorio de lo que él mismo desearía.

Con el fin de aclarar la confusión en que se hallaban, los interrogadores pasan a examinar los documentos propios del bergantín que Vera les había entregado el mismo día que se iniciaron los interrogatorios, éstos poco a nada aportan a la causa seguida. Durante las pesquisas, ya en el mes de enero de 1828, llega a poder del fiscal del caso una carta de un emigrado de Costa Firme residente en la isla de San Tomás, en ella se hace relación de los sucesos del *Pichincha* y de la llegada a la isla de un bote *"... con el comandante del bergantín pirata de Almeyda, con tres heridas en la cabeza y un brazo roto"*[305]. El comandante del bergantín, una vez curado, declaraba que había sido herido por su propia tripulación amotinada.

Si bien esta carta no aporta nada nuevo, salvo identificar a uno de los desembarcados como comandante del bergantín corsario y señalar como propia tripulación a los amotinados, más adelante, nuevas misivas de este mismo personaje irán sembrando la incertidumbre acerca de la verdad de lo declarado por Vera. El fiscal decía que si bien no

[302] Ibíd., fols.: 22, 25 v., 27 v.
[303] Ibíd., fol. 29 v.
[304] Ibíd.
[305] Ibíd., fol.: 52 v.

había que tener confianza ciega en lo testimoniado en esta carta, tampoco debía ser despreciado su contenido, la figura de Vera se prestaba a cierta ambigüedad, ya que con anterioridad había estado embarcado en dos corsarios insurgentes.

Como en el caso de la corbeta *Orinoco,* el fiscal de este caso piensa que puede haber confabulación entre los interrogados, por lo cual sugería que se ampliase el sumario y se procediese a cruzar de nuevo los testimonios. Las preguntas iban dirigidas ahora a aclarar si en realidad eran tripulantes voluntarios del bergantín corsario, las declaraciones también ahora coinciden salvo en los extremos que ya vimos antes: Vera prometía la libertad a los negros, y éstos decían que había un acuerdo con el español para repartirse el producto de la venta del bergantín[306].

A lo largo del mes de enero de 1828 llegó otra carta del mismo emigrado, Rafael de Minteguiaga en la que se hablaba del apresamiento del *Pichincha* la cual incluye datos nuevos y muy esclarecedores, alguno sobre el pasado más lejano de dicho bergantín[307]; por esta carta se supo que en el último crucero, el *Pichincha* había navegado bajo pabellón y con patente de Buenos Aires, habilitado por el cónsul de las Provincias Unidas en los EE.UU. el cual:

"...parece que tiene algunas patentes firmadas en blanco, como también se hallan habilitados otros varios, y de este modo los traen locos a los barcos mercantes de las costas del Brasil"[308];

[306] Ibíd., fols.: 57 v.- 76.
[307] Antes de llamarse *Pichincha* había sido conocido como el *Arrogante barcelonés*, apresado a nueve leguas de La Coruña, en torno al siete de agosto de 1818, cuando navegaba desde La Guayra hacia dicho puerto; su captor había sido la corbeta bonaerense *Luisa Cárceras*, comandado por Almeyda; la carga del bergantín fue vendida en las Azores; fue conducido al puerto de Juan Griego, en Isla Margarita, donde fue juzgado como buena presa, fue comprada por el propio Almeyda que lo rebautizó como *Luisa*, buque que posteriormente se vería involucrado en uno de los más graves casos de rebeliones a bordo de corsarios, sus tripulantes, por el modo de conducirse después de la rebelión nada tuvieron que envidiar de las piraterías cometidas por los tripulantes del *Defensor de Pedro.*
[308] AGMS, Sección 9ª, legajo 875, expediente 8251 *"Testimonio de los autos..."*, fols.: 85 v.- 86.

como podemos ver, el final de la guerra con España y el inicio del enfrentamiento con Brasil no había hecho mella ni modificado los modos de hacer la guerra de corso por parte de las autoridades rioplatenses, las cuales continuaban emitiendo patentes en blanco que remitían a los Estados Unidos.

Proseguía la carta de Minteguiaga con una serie de revelaciones. Éstas ponían muy en duda la veracidad de las declaraciones de Vera; según esta carta Vera era un marinero conocido como el "isleño" que vivía en San Eustaquio y se dedicaba a la trata negrera, habría sido invitado a unirse voluntario a la tripulación del corsario, el cual había despedido a toda su tripulación a su llegada a dicho puerto y estaba a la espera de componer una nueva para iniciar un crucero[309]. Vera se incorporó a la tripulación, en aquel momento compuesta sólo con algunos negros obligados a permanecer a bordo y que buscaban el momento propicio para escaparse con el barco a Puerto Rico. No habían podido acometer este plan de fuga por no tener quien pilotase el barco. Al saber Vera de las intenciones de estos marineros se habría ofrecido para conducir el buque hasta Puerto Rico. El motín se desarrolló según la carta de la misma manera que los interrogados habían descrito, sin embargo, el autor de la misiva dice que los oficiales encerrados en la cámara se habían rendido por la amenaza de Vera de prender fuego a la santabárbara del bergantín[310].

La carta continua describiendo a Vera como un personaje entregado al alcoholismo más feroz: *"... éste parece que tiene la manía de emborracharse grandemente"*[311]. Pese a estos datos tan negativos para la credibilidad de Vera, Minteguiaga continua sugiriendo algunos extremos bastante favorables para el marinero canario:

[309] Ibíd., fol.: 86.
[310] Ibíd, fols.: 86 v.- 87.
[311] Ibíd., fol.: 87 v.

"...creo de que el referido buque debe ser condenado por buena presa: lo primero, por ser buque español, antenombrado el 'Arrogante barcelonés', y lo segundo de estar armado de corsario por Almeyda y un hijo de Buenos aires, pues según he averiguado, los papeles del crucero y patente de Buenos Aires se hallaban en tierra [...]. *Esta es mi opinión, ahora no se si la ley les favorece"*[312].

Vera esperaba que el buque fuera declarado buena presa, subastado y su importe cobrarlo íntegro como captor del mismo, los negros, marineros libres antes de ser capturados por el *Pichincha*, esperaban también poder repartirse la parte correspondiente por la captura del bergantín corsario; esa libertad que, según él mismo, Vera les habría prometido ya la tenían antes de caer en las manos de los corsarios argentinos, los cuales, por cierto, según expresaban con claridad las ordenanzas de corso de las Provincias Unidas, tenían la obligación de liberar a los esclavos y nunca comerciar con ellos, como al parecer pretendía hacer Almeyda en San Eustaquio. Según el auto definitivo, los negros que tenían la condición de esclavos habían obtenido la libertad al huir de sus captores, según el derecho de gentes, ya que éstos no pertenecían a ninguna potencia reconocida[313], merecían además la libertad en virtud de la heroicidad de su acción y de los riesgos corridos; el juez declaraba buena presa el bergantín con todos sus pertrechos; el producto de la subasta judicial de éste repercutiría en una tercera parte en Vera y sus compañeros de fuga y las dos terceras partes restantes quedarían a disposición de lo determinado por las autoridades de marina, en espera de que pudiese aparecer alguien más que hubiese tenido parte activa o pasiva en dichos acontecimientos[314].

El buque sería reclamado más tarde por un tal Paul Marcial, comerciante de San Eustaquio, a través del gobernador de la dicha isla. Marcial se presentaba a sí mismo como propietario legal del bergantín; sin embargo, poco fundamento debieron verle a esta

[312] Ibíd., fol.: 88.
[313] España aun no había reconocido la independencia del Río de la Plata.

reclamación cuando fueron desestimada indicando que el *Pichincha* era *“... propiedad insurgente armado por un gobierno desconocido para hostilizar los súbditos fieles de S.M. Católica; que en la misma isla de San Eustaquio habita el principal dueño y armador del buque, que es el detestado Almeyda, harto conocido por sus piraterías y conducta criminal sobre nuestras costas, y que en la misma isla de San Eustaquio parecía tener fijado su apostadero”*[315].

Vera recibió la parte correspondiente del tercio designado por el juez, sin embargo, los negros sólo obtuvieron *“... una ración diaria que le ha sido satisfecha con el mismo dinero que ellos traían”*, recibirían su parte alícuota cuando el rey tuviese a bien decretarlo[316]. Este sentencia se vio revocada más adelante por una Real Orden que determinaba que el bergantín debía ser puesto a disposición de la Marina de guerra y entregado a los captores la mitad de su valor; sin embargo, el fiscal contestaba que era imposible llevar a cabo esta Real Orden, porque el buque había sido vendido ya en pública subasta[317]. El caso se convertiría en un verdadero rosario de reclamaciones que se prolongaría durante años, en un ejemplo más de la lentitud judicial española y de la incapacidad tanto de las autoridades como de la marina de guerra para resolver con éxito los problemas causados por el corso insurgente.

Vera acabó en los tribunales, enfrentado a sus antiguos compañeros de motín, a los cuales negaba la parte correspondiente del importe de la presa, alegando que él sólo les había prometido la libertad; Vera siempre subestimó la capacidad intelectual de los marineros portugueses y quiso tratarlos como esclavos, los cuales le estarían agradecidos

---

[314] AGMS, Sección 9ª, legajo 875, expediente 8251 *“Testimonio de los autos...”*, fols.: 95 v.-98.
[315] Ibíd., fols.: 118 v.- 199.
[316] Ibíd., fol.: 138.
[317] Ibíd., fol.: 148 v.

por el simple hecho de haberlos sacado de San Eustaquio. Es posible que en el fondo de sus intenciones, al conducirlos a Puerto Rico, se albergase la certidumbre de que los negros fuesen esclavizados y puestos a la venta por las autoridades españolas, quedándose él con todo el importe de la presa. La conclusión de este caso no llegó sino hasta finales de Marzo de 1837, casi diez años después de haberse iniciado, el Tribunal Especial de Guerra y Marina emitió una sentencia inapelable según la cual los negros también tenían derecho a la parte correspondiente del importe de la presa[318]; de una vez por todas quedaba claro que todos habían participado en la captura y, por tanto tenían derecho al premio correspondiente, la libertad era un bien del que ya disponían antes de haber sido hechos prisioneros por Almeyda, su condición, por tanto, era la misma que la de Vera ¿qué libertad podía otorgarles otro prisionero como ellos?[319]

Dos motines y dos situaciones bien diferentes, en uno de ellos una tripulación de corsarios descontenta con el reparto de sus botines decide huir entregándose al enemigo al cual combatían; en el segundo de los casos asistimos a un motín de prisioneros que logra hacerse con un buque y huir. En ambos casos las miserias humanas se ponen de relieve: la mezquindad y la avaricia, se convirtieron en las protagonistas de ambos casos. En el caso de la *Orinoco, u*n capitán cree que puede engañar a su tripulación y hurtarles lo que ellos creen que les corresponde, por lo cual prefieren entregarse al enemigo antes que seguir al

---

[318] Ibíd., sin numeración, inserta dentro del expediente.
[319] Acerca de este mismo caso encontramos en la prensa local de Cádiz esta noticia que viene a añadir un poco más de confusión si cabe sobre el mismo: BPC, DMC 17/III/1829 *"Puerto Rico. Por el bergantín 'Actress' que llegó a Nueva York el 6 de Febrero se recibieron noticias de que el 'Patriot', pirata de Buenos Aires, quedaba asegurado en la plaza de San Juan, después de haber hecho un crucero de 6 meses en que había sido apresado por 6 buques españoles. El 10 de enero último se separaron del 'Patriot' los dos tenientes primeros con 20 hombres de la tripulación y no volvieron más a su bordo, y dos días después se amotinó su tripulación contra el capitán (Almeida) y se dirigió con el buque a S. Juan, donde le entregó a las*

lado de quien les engaña. El caso del bergantín *Pichincha* pone de manifiesto que la justicia, aun lenta, es capaz de poner a cada uno en su sitio. Al igual que ocurriese con el primero de los motines que hemos estudiado, donde un hombre trataba también de engañar a los demás, éstos no dudaron en reclamar ante los tribunales lo que por justicia les correspondía y ello a pesar de su condición en una sociedad esclavista.

Es muy difícil teorizar a partir de dos sucesos quizá algo aislados, sin embargo, son los dos casos mejor documentados que hemos encontrado y resultaba complicado renunciar a los mismos como ejemplos de cómo era la mecánica del motín. Los ejemplos de motines abundan, algunos de ellos aparecen señalados en nuestra base de datos, para ellos remitimos a las tablas insertas en los apéndices. Sin embargo, en la gran mayoría de estos casos sólo sabemos del hecho en sí a través de una escueta referencia en la noticia, sin entrar en materia sobre las causas, momento o destino final de la embarcación amotinada.

II.3.4.2. *Capitanes intrépidos*

Creemos que el título de esta obra de Rudyard Kipling caracteriza a los hombres que capitaneaban los buques corsarios. No queremos dar una idea equivocada, ni pretendemos tomar partido por ellos, sin embargo, pensamos que había una gran parte de audacia en el carácter de estos oficiales. Debían tener una personalidad muy fuerte y capacidad para el mando si querían tener sujetos a grupos de individuos tan predispuestos al motín como eran aquellas tripulaciones. De la capacidad para el mando e incluso de una gran dosis de

---

autoridades juntamente con el capitán: este último fue conducido al Morro donde se le tiene bien custodiado, y la tripulación fue puesta en libertad".

confianza en sí mismo da buena cuenta el hecho de que Estífano viajase con su propia esposa a bordo en algunos cruceros[320].

Antiguos oficiales de las marinas de guerra inglesa, norteamericana e incluso algunos españoles, capitanes de negreros y contrabandistas, desertores, algunos que, como Almeyda, guardaban una gran dosis de rencor por acciones pasadas de las autoridades españolas; gente variopinta, en definitiva, pero con un nexo común: esa audacia personal y capacidad para controlar a sus hombres de las que ya hemos hecho mención. La disciplina estaba sujeta a las posibilidades de ganancias materiales, en los casos de rebelión o motín de poco o nada servía el patriotismo, sólo un disparo de advertencia en el momento oportuno o la amenaza de desembarcar a los más díscolos podía contener a los ánimos más exaltados.

En nuestra base de datos tenemos identificados a unos veinticinco capitanes corsarios; unos, como Almeyda, Estífano o Ferreres, aparecen repetidas veces, otros sólo en ocasiones esporádicas y en el caso de la mayor parte de las capturas desconocemos el nombre del capitán que comandaba el buque insurgente. Gracias a la documentación del Archivo General de Marina, a las fuentes hemerográficas y a algunos autores como Bealer, Beraza o Currier, que manejaron fuentes tales como diarios de navegación u otros documentos depositados en archivos estadounidenses e hispanoamericanos, conocemos de los oficiales mucho más de lo que pueden aportarnos los datos de la captura.

Almeyda, uno de los principales y más exitosos capitanes corsarios; se convirtió en un personaje a caballo entre lo real y lo literario: Manuel A. Alonso en su libro *El Jíbaro* hace un retrato de Almeyda preso en el castillo del Morro en San Juan de Puerto Rico en 1830, habría sido capturado por la marina de guerra española en las postrimerías de 1827, en

[320] Currier, T. S.: *Los cruceros...*, pgs.: 105-112.

aquel entonces vagaba como pirata por las aguas del Caribe. Alonso recuerda la imagen de Almeyda cuando el autor aún era un niño:

"Aquel hombre era de muy buenas formas, más bien grueso que delgado, ancho de hombros, de color muy blanco, ojos azules, pequeños y muy expresivos, cabello rubio, oscuro y rizado, que le caía sobre la nuca, con una dentadura y unas manos que pudieran envidiarle algunas señoras. Tal era José Almeyda, antes corsario, después pirata y terror de estos mares durante algunos años. [...] *Durante la guerra de separación del continente americano obtuvo una patente y se hizo corsario de la República de Buenos Aires. Su barco, cuando fue apresado, se llamaba el 'Pichincha'*[321]*; nombre de un volcán y de una provincia en la República del Ecuador, y era un bergantín perfectamente armado con algunos cañones por banda"*.

Continua Alonso recurriendo a las memorias de Don Pedro Tomás de Córdova:

"... refiere el hecho del modo siguiente en sus Memorias (Tomo 5, pág. 212): 'El 28 (diciembre de 1827) entró en el puerto de la capital el bergantín corsario de Buenos Aires el' Pichincha'. Este buque se hallaba en San Eustaquio y parte de su tripulación se alzó con él, y vino a entregarse a la plaza. La empresa fue ardua y heroica, pues tuvieron que batirse sin armas, contra seis oficiales que las tenían y a quienes no dejaron salir a fuerza de baldes de agua, [...] *inutilizándoles las armas. De parte de éstos murieron dos y otro de los apresores. En San Tomas dejaron los cuatro restantes, entre ellos el capitán, que suplicó a don José Vera, que dirigió la acción, no lo condujese a Puerto Rico, porque estaba juramentado de no tomar las armas contra España'; en efecto, había sido prisionero en el corsario 'Anguilita' y conducido a la plaza donde juró no volver al servicio de Colombia"*[322].

Habría mucho que discutir acerca de la veracidad de esta historia, pues aunque es cierto que el *Pichincha* fue capturado por los españoles [en puridad habría que decir que el barco fue entregado a las autoridades de Puerto Rico por sus tripulantes amotinados], no parece que Almeyda fuese capturado. Al menos esa referencia no aparece en la documentación que hemos consultado para seguir los acontecimientos que enmarcaron el motín y entrega del citado bergantín en diciembre de 1827, y que ya hemos podido ver con toda amplitud en el epígrafe anterior. Se nos plantea, ahora una gran duda, de la lectura de Alonso y del propio Córdova se colige que a Almeyda lo capturaron en el mismo momento que el *Pichincha* fue

[321] AGMS, Sección 9ª, legajo nº 875, expte.: 825: *"Habana. Año 1832. Don José Vera, vecino de Santa Cruz de Tenerife, Práctico de mar con negros portugueses libres sobre que se le aplique el haber íntegro del*

entregado por los fugados de San Eustaquio; sin embargo, sabemos con certeza que no ocurrió así, de hecho, como vimos antes, durante los interrogatorios Vera llega a decir que de haber contado con la colaboración de varios marineros blancos más habría podido capturar incluso al propio Almeyda[323]. Sin embargo, la coincidencia del resto de los datos aportados por Alonso con los sucesos reales es del todo punto indiscutible. Si bien no negamos la captura de Almeyda hasta debió producirse como fruto de otras circunstancias.

No obstante, el lirismo de Alonso y la verosimilitud de los acontecimientos que narra los convierte en un complemento perfecto para los documentos del Archivo General Militar de Segovia ya vistos. La obra de este autor puertorriqueño continua con la descripción del cautiverio y ejecución del corsario:

"... En el tomo 6, página 280 de las citadas Memorias de Córdova, se lee lo que sigue: 'Existía preso en el Castillo del Morro el corsarista José Almeyda, a quien seguía a causa el Tribunal de Marina, por los varios y atroces actos de piratería de que estaba acusado, y reclamado por los gobiernos inglés, francés y portugués. Concluida la causa por todos los todos de la ley, sentenciado en Consejo de guerra y aprobado el fallo en la Habana por el Tribunal Superior, fue pasado por las armas aquel reo el 14 de febrero de 1832, a las inmediaciones del Castillo donde se hallaba preso, después de habérsele dado los socorros espirituales, que exigen la religión y la caridad cristiana'.Más de cuatro años estuvo Almeyda en el calabozo del Morro. Durante ellos circularon relaciones infinitas, verdaderas unas, falsas otras y no pacas exageradas. No faltó, como siempre sucede, quien le creyera un ser extraordinario, arrastrado por la fatalidad (era la época del romanticismo); ni quien se lo imaginara un demonio que podía matar con la vista. Almeyda era un hombre de buena familia, medianamente instruido, con mucha ambición de adquirir bienes de fortuna y ningún escrúpulo al escoger los medios para ello […] *Empezó por ser corsario, concluyó siendo pirata* [...] *Por malvado que sea un hombre queda siempre en el fondo de su alma algo que nos impide renegar de la humanidad"*[324].

Estos recuerdos de Alonso nos muestran a un Almeyda vestido ya con los ropajes del héroe romántico, más cercano al pirata del poema de Espronceda que a la realidad de un hombre que, llevado por el rencor, había puesto sus conocimientos, su buque y sus armas al

---

bergantín corsario titulado Pichincha apresado en la rada de San Eustaquio por dicho Vera y varios negros portugueses libres y esclavos".

[322] http://www.ezequiel40.tripod.com/eljibaro

servicio de la causa independentista: Almeyda habría sido capturado en Cartagena de Indias[325] en 1815 por contrabando, encarcelado y, al parecer, torturado[326].

Salvo en el retrato de Almeyda, escrito por Alonso que hemos presentado antes, casi todas las fuentes coetáneas lo mostraban como un hombre iletrado, natural de las Islas Azores, *"...un rudo y alegre lobo de mar"* en palabras de John Quincy Adams[327]. Sobre si era iletrado o no poco más podemos afirmar, salvo que el Diario Marítimo de Cádiz publicó sendas cartas suyas correspondientes a dos capturas realizadas por la goleta comandada por él, la *Congreso*, en aguas de Cádiz en 1817[328].

Otra carta publicada en el *Diario Marítimo de Cádiz* un año después aporta otra serie de datos físicos sobre Almeyda: *"... habla inglés con bastante propiedad, su estatura mediana y de un mirar malicioso..."*; en algunas fuentes se cita a este capitán como originario portugués pero con ciudadanía norteamericana. Al respecto de su posible analfabetismo, Horacio Rodríguez y Pablo E. Arguindeguy afirman que es más que probable que así sea ya que en todas sus cartas en apariencia autógrafas hay notables diferencias entre sus firmas, incluso en las de una misma campaña y también, en ocasiones,

---

323 AGMS, Sección 9ª, legajo nº 875, expte.: 825, fol.: 8.
324 http://www.ezequiel40.tripod.com/eljibaro
325 Vide apéndices 4 y 4 bis.
326 *"Stafford, junto con otros hombres que más tarde se harían famosos como él en el corso de las Provincias Unidas, fue tomado preso por las autoridades españolas, en diciembre de 1815, al llegar a Santa Marta, mientras capitaneaba un mercante* [...] *Una relación gráfica de los padecimientos sufridos por estos hombres se publicó en la Salem Gazette, Salem el 9 de abril de 1816. Almeida mismo escribió: 'El encono que encendieron en mí los malos tratos y la pérdida de mis bienes privados, llevaron a alistarme en el servicio suramericano"* Currier, T. S.: *Los cruceros del "General San Martín". Investigación sobre el corso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*. Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1944; pg.: 20.

En otra obra de Currier se cita un artículo aparecido en el *Nile's Weekly Register* de 5/IX/1818 donde se evidenciaba que Almeyda jamás perdonó a los españoles el mal trato de que había sido objeto: *"Existe un barco conocido bajo el nombre de 'Luisa', al mando de José Almeyda, con rumbo al Cabo de Hornos, en viaje de pesca de focas!* [sic] *Lleva 16 grandes cañones y 101 hombres, y llevará a cabo, sin duda alguna, grandes hazañas en las costas del Perú, etc. El capitán Almeyda tiene cuentas pendientes con los españoles, por el trato recibido en Cartagena, cuando, tiempo ha, estuvo allí con propósitos comerciales, y se desagraviará lo más pronto posible"*; Currier, T. S.: *Los corsarios del Río de la Plata...*, pg.: 34.
327 Beraza, A.: *Los corsarios de Artigas*, Montevideo, 1949, pg.: 142.

aparece junto a la firma la anotación *"...por orden de..."*; estos autores aclaran, por otra parte, la confusión que ha llevado a muchos investigadores (incluso a ellos mismos en referencias anteriores) a identificar como una misma persona a este corsario con un ciudadano bonaerense coetáneo, José Joaquín Almeida (o Almeyda), dedicado a labores marítimas.[329]

Si Almeyda representa el ejemplo aparente del que obra contra la metrópoli por rencor, Laffite, el corsario vasco francés es el perfecto ejemplo del mercenario, un corsario que no duda en ofrecer sus servicios al mejor postor y para ello alega razones diversas aunque, por supuesto, nunca se menciona el dinero entre ellas. Siempre recurre al expediente del patriotismo y la lealtad a su patria, pero ¿cuál era ésta? Difícil resulta discernir este extremo; sabemos con certeza que era natural de Bayonne[330], cuna de corsarios y piratas,

---

[328] Estas cartas pueden ser consultadas en los Apéndices.
[329] Rodríguez, H. y Arguindeguy, P.E.: *El corso rioplatense*, Instituto Browniano, Buenos Aires, 1996, pgs.: 136-7.
[330] *"Jean Laffite (Lafitte), pirata, nacido en Bayonne (Francia), probablemente en 1780 uo 1781, hijo de padre francés y de madre española. Cuatro años menor que Pierre, su hermano más competente. La familia emigró a la isla de La Española, de la cual huyeron en los momentos álgidos de la rebelión; los hermanos llegaron a Nueva Orleáns en torno a 1804. Alrededor de 1808 se involucró en el contrabando entre Barataria y Nueva Orleáns. Los hermanos participaron en diferentes corsarios que cruzaron el Golfo y el Caribe, conduciendo sus presas a Barataria. Mientras desafiaban los débiles intentos del gobernador William C. C. Clairborne para desalojarles de allí, los Laffite se vieron envueltos en un vasto complot para atacar Texas y Tampico; sin embargo, finalmente la aproximación de una flota británica para atacar Nueva Orleáns posibilitó a Clairborne desmantelar Barataria en septiembre de 1814, temporalmente quedó suspendido el plan contra México y Tampico. Durante la Guerra de 1812, en septiembre de 1814, los británicos, tratando de afianzarse en el bajo Mississippi mediante la ocupación de Nueva Orleáns, reclamaron la ayuda de los Laffite. Éstos, no obstante, esperando lograr el perdón por sus actividades ilícitas y recuperar sus bienes decomisados optaron, en cambio, por combatir del lado de los Estados Unidos. Jean suministró hombres, armas y su conocimiento de la región; durante la batalla de Nueva Orleáns, el 8 de enero de 1815, sus seguidores ayudaron a las fuerzas de Andrew Jackson a asegurarse una victoria aplastante. Después de la batalla, Laffite y su hermano intentaron recuperar la propiedad que habían perdido en Barataria. Jean viajó a Washington y Philadelphia en el invierno de 1815 y 1816 para exponer su caso al presidente James Madison, regresó en marzo de 1816 sin haber obtenido nada. Entretanto su hermano había prometido servir al gobierno español. En ese mismo año, durante su ausencia para acompañar a Arsène Lacarrière Latour en una expedición cartográfica al oeste de Arkansas, los conspiradores de Nueva Orleáns habían ampliado su plan para abrir un Puerto en la costa de Texas que sirviese como refugio para corsarios y como base para ataques contra el continente.*

emigrado a la isla de Santo Domingo y, más tarde, a la desembocadura del Mississippi. Sienta sus cuarteles en Nueva Orleáns y hace del Caribe y el Golfo de México el escenario de sus correrías: traficante de negros, contrabandista, pirata y corsario, alcanza cierta notoriedad cuando colabora con Andrew Jackson en la defensa de Nueva Orleáns en 1815. Hasta entonces se había movido al margen de la ley aprovechando la indefinición del poder en esa zona de Norteamérica: fuera del control de los EE.UU. y demasiado lejos del poder de las autoridades españolas, a quienes aun pertenecían aquellos territorios. Desde 1812 se dedicaba a la captura de barcos negreros cuyos cargamentos vendía en pública subasta.

Louis Michel Aury, llamado a representar un papel de liderazgo en este proyecto revisado, había escapado de Venezuela hacia Haití, donde los conspiradores de Nueva Orleáns contactaron con él a principios de 1816. Aury se estableció en Galveston en julio de 1816, y a primeros de septiembre llegó el enviado de los insurgentes mexicanos, José Manuel de Herrera, con la misión de constituir Galveston como Puerto habilitado de la República de México. Pierre Laffite, Antonio de Sedella y Juan Mariano Picornell habían elaborado un plan para la captura del establecimiento de Aury, en este tiempo tuvo lugar la llegada de la expedición de Francisco Xavier Mina a Galveston. Mientras fue madurando el plan, Jean Laffite, como agente secreto al servicio de España, llegó a Galveston, algunos días antes que Mina, convoyado por Aury se dirigiese a México. Laffite constituyó el 8 de abril de 1817 el gobierno de Galveston, una semana después los oficiales juraban lealtad a México. Abandonó Galveston el 18 de abril para informar a Sedella y el 8 de mayo se reunió con Felipe Fatio, llegado desde Cuba para dirigir la operación de captura de Aury y sus corsarios. Éste regresó a Galveston el 3 de mayo, pero el 18 del mismo navegó hacia Matagorda; el 3 de julio Pierre Laffite abandonó Nueva Orleáns en dirección a Galveston. Entretanto Aury regresó de Matagorda, sin embargo, Pierre Laffite había conseguido hacer desertar a muchos de los hombres de Aury, el cual se vio forzado a abandonar el establecimiento el 21 de julio. Jean, preparado para sustituir a Pierre en Galveston, había gastado varios miles de dólares en buques y suministros de acuerdo con las instrucciones de su hermano, un dinero que esperaban recuperar de Fatio.

Laffite permaneció como amo de Galveston después de su regreso en septiembre de 1817, convirtiendo el establecimiento en un foco de contrabando y corsarismo. Cuando llegó la expedición de Lallemand en enero de 1818 los Laffite conspiraron para traicionar a los refugiados franceses; este plan fracasó y Galveston continuó con sus actividades ilícitas. Los hombres de Lallemand, huidos de Champ d'Asile se encontraban en Galveston cuando llegó George Graham en agosto de 1818 con la misión de investigar la situación en Texas. Gaham sugirió que Jean Laffie podría tomar posesión sucesivamente de puertos de la costa hasta Río Grande y rendirlos a los Estados Unidos después de falsos ataques. No hubo acuerdo en torno a este proyecto, que aparentemente era idea del propio Graham, si bien podría haber sido sugerido por James Monroe. Jean cooperó con poco entusiasmo en la última invasión de Texas de James Long, sin embargo, su principal interés residía en los negocios de corso, mientras su hermano manejaba las intrigas con los agentes españoles y se ocupaba de los negocios en Nueva Orleáns.

Finalmente, viendo que no obtendrían nada del gobierno español y enfrentados a la determinación del gobierno estadounidense de acabar con el establecimiento de Galveston, Laffite decidió que todo había acabado. Abandonó Galveston a principios de mayo de 1820 y puso rumbo a Isla Mujeres, frente a la costa de Yucatán. Desde allí continuó con sus actividades ilegales hasta más o menos 1825; agonizante a causa de sus heridas fue llevado al continente, donde murió. Aunque Pierre fue quien lideró todos sus negocios y asuntos, Jean Laffite, mucho más pintoresco que su hermano mayor, se convirtió en el objeto de muchas historias y leyendas". "LAFFITE, JEAN": Artículo publicado en *The Handbook of Texas online,* en la

Tenía su base en una isla de la Bahía Barataria y después de la batalla de Nueva Orleáns se asentó en Galveston desde donde siguió operando ahora contra los buques españoles y colaborando con los insurgentes, sobre todo con los argentinos, a los que ofreció sus servicios; sin embargo, ello no fue impedimento para que, al mismo tiempo, se ofreciese al gobierno español para acabar con la presencia de corsarios insurgentes en aquellas aguas[331].

En este ofrecimiento al cónsul español en los EE.UU., Luis de Onís, se presenta Laffite a sí mismo como español, que hace esto por deber lealtad a España y ser esta la tierra a la que quiere ir a morir. Nos preguntamos cómo hay que entender esto: se trataría, pues, de alguien que actúa como lo haría un agente doble o bien es el ofrecimiento de alguien interesado en acabar con la competencia en un terreno controlado por él; es decir, seguir siendo el contrabandista más importante del Golfo de México sólo que para ello contaría entonces con la colaboración de la Armada española, que le ayudaría a eliminar cualquier competidor de la zona. Queda ahí el interrogante.

Brión y Aury son dos casos bien diferentes. Competidores ente sí, casi enemigos mortales, y, al mismo tiempo, servidores de la misma bandera: Brión, un rico armador de Curaçao, formado en Europa, marino y conocedor a la perfección de las técnicas del comercio marítimo; comerciante y armador, perfecto enemigo del corso y la piratería por ser víctima propiciatoria de aquéllos.

Aury, como Laffite, es un francés que recala bastante joven en el Caribe, probable desertor de la Armada napoleónica[332]. Ambos compitieron por hacerse con el mando de la

---

siguiente URL http://www.tsha.utexas.edu/handbook/online/articles/view/LL/fla12.html. [Traducción del autor].

[331] AGI, Sección Estado, 33, nº 20.

[332] *"Aury, Louis Michel (1788-1821), pirata. Nació en Paris en torno a 1788. Sirvió en la marina francesa y en corsarios de dicha nacionalidad entre 1802-1803 hasta 1810, la acumulación de dinero*

escuadra que servía a Bolívar; sin embargo, el poder económico y los medios de que podía hacer gala facilitaron que Brión se convirtiese en el "Almirante transportista" como lo denomina Jaime Duarte French[333].

Laffite, Brión y Aury quedan algo lejanos para los intereses de esta investigación, por cuanto que el marco en el que discurrieron las correrías de estos corsarios fue el del continente americano, sin que su presencia se hiciese constatable en las aguas de la Península Ibérica. No obstante, ocupan cientos de páginas en la documentación depositada

---

procedente de presas le permitió convertirse en dueño de su propio buque. Partió de un puerto de Carolina del Norte en abril de 1813 habilitado por una patente venezolana, arribando a Cartagena en mayo. En agosto de ese mismo año consiguió el mando de algunas goletas corsarias de la república de Nueva Granada, su servicio concluyó en enero de 1816, cuando alcanzó el puerto de Aux Cayes, Haití, tras eludir el bloqueo español a Cartagena.

En Aux Cayes tuvo lugar la disputa con Simón Bolívar, tras la cual transfirió sus servicios a un grupo de asociados de Nueva Orleáns los cuales planeaban una invasión de las Provincias Internas desde un puerto rebelde en la costa de México y atacar los puertos realistas, todo ello como parte de la rebelión contra España. Aury abandonó Aux Cayes el 4 de junio, en la navegación hacia Belice, donde llegó el 17 de julio, capturó varios buques. Tras esto se dirigió a Galveston, la mayor parte de los buques apresados y de los cargamentos se perdieron o se dañaron en las tentativas de entrar en aquel puerto. Los marineros haitianos se amotinaron la noche del 7 de septiembre, hirieron a Aury y huyeron a Haití con un considerable botín. Llegaron refuerzos desde Nueva Orleáns dos o tres días después, cuando José Manuel de Herrera, enviado de los rebeldes mexicanos, proclamó Galveston como puerto de la república mexicana e hizo comisionado residente a Aury; el 13 de septiembre de 1816 se izaba la bandera rebelde.

Los corsarios de Aury cruzaron el Golfo a la caza de presas. De las muchas que llegaron a Galveston una de ellas llevaba un cargamento de especias e índigo valorado en 778.000 $. Los cargamentos condenados en Galveston eran introducidos a través de la aduana de Nueva Orleáns en fardos sin identificar o eran llevados en contrabando a Luisiana.

El asentamiento de barracones en las arenas de Galveston estaba lejos de ser un remanso de paz. Henry Perry, al mando de tropas enviadas por los asociados de Nueva Orleáns para la invasión de Texas, rehusó obedecer a Aury. Otros disturbios tendrían lugar a la llegada, el 22 de noviembre de 1816, de Mina y su expedición de filibusteros. Aury, desconcertado por la aparición de Francisco Xavier Mina, rehusó cooperar con él en un principio, pero Perry, entre otros, le forzó a cambiar de actitud.

Aury decidió convoyar la expedición de Mina al Río Santander. La flota abandonó Galveston el 7 de abril de 1817, lo cual dio a Laffite la oportunidad de socavar la estructura de gobierno establecida en la isla. Aury regresó de su viaje e intentó establecerse en la bahía de Matagorda. Después de fallar en sus intentos regresó a Galveston, donde permaneció hasta el 21 de julio. En las semanas precedentes los hermanos Laffite, Jean y Pierre, habían logrado influir poderosamente sobre los insólitos habitantes de Galveston. Aury abandonó su comisión en Galveston el 31 de julio de 1817. Entonces navegó hacia la costa de Florida, donde se unió a Gregor MacGregor, agente autorizado por las colonias rebeldes de Venezuela, Nueva Granada, México y el Río de la Plata, en el ataque a la Florida española desde la isla Amelia. Después de numerosos desacuerdos, capturó la isla de Providencia el cuatro de julio de 1818. Desde esos cuarteles generales participó en varios intentos fracasados de ayudar a la causa republicana. Probablemente murió en Providencia el 30 de agosto de 1821, aunque algunas fuentes lo sitúan viviendo en La Habana en 1845". "AURY, LOUIS MICHEL"; artículo del *The Handbook of Texas Online*, en la siguiente URL http://www.tsha.utexas.edu/handbook/online/articles/view/AA/fau4.html; [Traducción del autor].

[333] Duarte French, J.: *Los tres Luises del Caribe*

hoy día en Archivos como el General de la Marina o el General de Indias. Hay, sin embargo una largo nómina de nombres que llegaron a hacerse recurrentes entre los navegantes españoles y portugueses. Nombres de corsarios que durante años se hicieron conocidos a través de las reseñas publicadas por periódicos como el *Diario Mercantil de Cádiz* o el *Diario Marítimo* de esta misma ciudad. Almeyda es quizás, de largo, el más importante de todos ellos: los inicios de su actividad como corsario se remontan a la guerra de 1812 y ésta no concluye hasta casi veinte años después; durante ese tiempo navegó bajo los pabellones de los Estados Unidos, Colombia, Buenos Aires, Artigas y, por último, Colombia otra vez. Por otra parte, es el corsario del que tenemos documentadas más capturas en nuestra base de datos[334]. Gracias a autores como Bealer, Currier, Horacio Rodríguez y Pablo Arguindeguy podemos reconstruir en parte las biografías de unos hombres que, de otra manera, no pasarían de ser sino simples entradas de nuestra base de datos.

Una gran proporción de estos capitanes era norteamericana. Sin embargo, la búsqueda de una base de legalidad para sus acciones y poder escapar a las leyes de neutralidad de los Estados Unidos y, por consiguiente, a las reclamaciones españolas en los tribunales hacía que muchos de ellos optaran por cambiar de nacionalidad, presentándose en los tribunales como ciudadanos de las Provincias Unidas; de todos ellos sólo Taylor podía presentarse con toda tranquilidad como ciudadano de Buenos Aires, ya que residió y se casó allá antes de 1816; Almeyda solicitó de manera infructuosa la ciudadanía bonaerense en el otoño de 1816[335]; sin embargo, poco tiempo después el gobierno del Río

---

[334] Dieciséis presas completamente identificadas entre 1816 y 1821.
[335] Currier, T. S.: *Los cruceros...*, pg.: 89-90.

de la Plata concedía con toda generosidad esa carta de naturaleza a casi todos los corsarios que visitaban sus puertos.

La nacionalidad norteamericana era quizá el nexo común que unía a la mayor parte de estos hombres, sin embargo, había una serie de cualidades que los identificaba como grupo; el principal de ellos era su autosuficiencia, nacida de su experiencia en la guerra de 1812 en la cual habían demostrado bien a las claras que eran capaces de poner en jaque a un potente enemigo. Unirse a la lucha por la independencia de Buenos Aires, la Banda Oriental o Venezuela supuso para ellos una oportunidad única de seguir prosperando en un negocio que conocían bien y en una lucha que, a diferencia de la mantenida contra los ingleses no iba a desarrollarse en el estrecho margen de dos años, sino durante más tiempo

En ellos no podemos descartar a la ligera una cierta identificación con la causa por la cual luchaban, no obstante, ejemplos como el de Laffite hacen que lleguemos a albergar dudas más que razonables. Por otra parte, la facilidad con la que muchos de ellos tomaron patentes dobles nos lleva a la conclusión de que sólo les movía el negocio. Pocos en este grupo de hombres decidieron afincarse en las repúblicas para las cuales lucharon, e incluso alguno de ellos jamás las visitaron durante los años de su ejercicio como corsarios. ¿Patriotas o delincuentes? Mercenarios, es a nuestro juicio, el término que mejor definiría a la mayor parte de estos hombres, una calificación que es posible que dañe a los autores e investigadores hispanoamericanos, aunque quizá si no se dejasen llevar por un cierto exceso de nacionalismo en sus investigaciones podrían percibir el fenómeno con todos sus matices.

II.4. Los medios

"¡Hay cosa más rara que la manía en que han dado todos los que vienen apresados y desplumados por los corsarios! Se consuelan con pintarlos con sus pelos y señales, fajas blancas, palos negros y proas respingadas, que sólo puede notarlo el que cayó en el garlito[336]*. Parécenme a los médicos pedantes que cuando no pueden curar las dolencias humanas, las describen y definen con términos enfáticos y nombres greco-bascuences* [sic], *como meningo-gástricas, adenomeníngeas, mesentéricas; cuando fuera más provechoso que retratar los males dar preservativos eficaces o medidas para su exterminio"*[337].

El anónimo autor de estas líneas aporta una visión crítica y mordaz con lo que estaba siendo tónica habitual en el puerto de Cádiz: continuas referencias y noticias de buques capturados, de marineros y capitanes que eran rescatados en alta mar por embarcaciones de países neutrales, pasajeros que lo perdían todo e, incluso, en el peor de los casos sangrientos combates de finales inciertos. El artículo, además de incidir en esas descripciones de los barcos corsarios presentes en los medios de comunicación a diario, va a la raíz del problema la falta de atención y la escasez de medios que las autoridades estaban disponiendo para acabar con las depredaciones de los insurgentes: *"...más provechoso que retratar los males dar preservativos eficaces o medidas para su exterminio"*. En el momento de la publicación del artículo nos hallamos en el ecuador de esta larga guerra de corso y ya se ha pasado por períodos de gran virulencia, sin embargo, aun tienen que venir otros peores, aunque, lo que es más positivo, todavía no se ha perdido todo en América.

El artículo hace asimismo una pequeña parodia sobre el modo en que son descritos los buques empleados por los corsarios insurgentes. No obstante responde bastante bien a la realidad; muchas y muy parecidas entre sí son las descripciones de los barcos corsarios provenientes del continente americano de las que disponemos. Cuáles eran las leyes e

[336] DRAE, ed. 1984, "caer en el garlito": coger a uno en el lazo. garlito: especie de nasa, a modo de buitrón, que tiene en lo más estrecho una red dispuesta de tal forma que, entrando el pez por la malla, no puede salir.
[337] BPC, DMC, día 4/VIII/1821, "Plaza de la Constitución",

instrumentos legales de que se valían los diferentes gobiernos que recurrieron al corso, cómo regularon esta manera de hacer la guerra y cómo la combatieron; cómo eran los buques corsarios, de qué armamento disponían y cómo se conducían en el combate; además de analizar el estado de la Armada española en el momento en que se dieron los ataques corsarios son algunas de las cuestiones que vamos a aclarar en este epígrafe. Para ello habremos de remontarnos a los antecedentes más directos de esta forma de hacer la guerra, los corsarios en la guerra de 1812 y las tipologías de buques desarrollados con ocasión de este conflicto.

II.4.1.La legislación sobre corso

La especificidad de este epígrafe ahonda en una cuestión que ya hemos señalado desde el inicio de estas páginas, un asunto que suscita no pocas confusiones: la tendencia a identificar como a una sola cosa a corsarios y a piratas. No es una mera cuestión semántica, las leyes intervienen en diferenciar a ambos, en hacerlos distintos de raíz. Los saqueados o atacados por corsarios tienden a denominarlos piratas, no en vano esos corsarios están habilitados por el enemigo y ellos han sido víctimas de delincuentes, aun cuando éstos puedan estar patentados. Lo cierto es que piratas y corsarios se confunden; en origen practican la misma actividad, sólo que el pirata carecía de ese revestimiento de legalidad con el que sí contaban los corsarios. Si bien el corso tenía su fundamento en la piratería, existen características diferenciadoras entre una práctica y la otra, aunque con bastantes puntos en común:

- La piratería es una acción indiscriminada contra todo buque.
- El corso se realiza sólo contra los enemigos del Estado que otorgó la patente.

- La piratería no cuenta con autorización alguna.
- El corso se realiza sólo con patente, esto es, autorización y cumplir una serie de requisitos y deberes.

Escriche y Lozano aportan, así mismo, esta otra comparación: *"El pirata es por mar lo que por tierra es un salteador de caminos; y el corsario es por mar lo que por tierra es un guerrillero"*[338].

Sobre el corso marítimo dice Azcárraga que bajo esta denominación se comprende *"la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos"*[339]. La relación con los enemigos podía ser el transporte de cargamentos cuyos propietarios fueran nacionales de algunos de esos Estados enemigos. Es decir, podríamos afirmar que para una de las partes en conflicto esa neutralidad del transportista sólo sería fingida, ya que desde el momento en que embarcaba cargamentos destinado o de propiedad de uno de los contendientes pasaba a convertirse en un enemigo más.

La denominación de corsario recaía en aquellos barcos que practicaban el corso, el cual podían ejecutarlo tanto en tiempo de paz (realizando algún tipo de represalia[340]) como de guerra. Decíamos antes, que la legalidad intervenía en diferenciar las prácticas de piratas y corsarios; podemos afirmar que la mejor de las armas con las que contaba un corsario era su

[338] Escriche, J. y Lozano, A. de J.: *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia mexicanos*. Ballesca y Cía. Sucesores, Editores. México, 1905. Cfr. Cruz Barney, O.: *El régimen jurídico del corso marítimo: El mundo indiano y el México del siglo XIX*. UNAM, México D.F., 1997, pg.: 120

[339] Azcárraga y Bustamante, J. L. de: *El corso marítimo. (Concepto, Justificación e Historia).* C.S.I.C., Madrid, 1950, pg.: 27

[340] El derecho de represalia tenía la finalidad de reparar los daños privados; lo que es lo mismo, súbditos extranjeros habían lastimado intereses particulares de súbditos nacionales, para ello los soberanos otorgaban letras o cartas de represalia a los ofendidos con el intermedio de las cuales las ejercían sobre los bienes de la parte ofensora. Azcárraga: *op. cit.*, pg.: 28.

patente, o como son denominadas en el ámbito anglosajón: letters of marque ("cartas de marca"); era además el documento sin el cual un corsario no podía hacerse a la mar a la caza y captura de mercantes enemigos, no si no deseaba ser capturado como pirata y como tal ejecutado.

La patente es definida así por Cruz Barney:

- Es un acto administrativo;
- Es unilateral, en el sentido de que es un acto gracioso por parte de la autoridad al no poder ser exigida por el particular;
- Es un acto de suplencia de las funciones del Estado, pues su objetivo es facultar al particular para el ejercicio del corso, actividad destinada a causar, en vía de represalia, daños al enemigo y esa es una función de las milicias regulares del Estado, no de los particulares a quienes se les equipara, por medio de la patente con aquellos;
- En virtud de la patente el particular se ve sujeto a una serie de restricciones contenidas en la misma, y en la ordenanza de corso que esté en vigor en el momento de su concesión, además de en los tratados internacionales y en la costumbre[341]

El corsario tiene la obligación de conducirse de acuerdo a unas leyes y unas ordenanzas no muy diferentes de unos países a otros, además de por los usos y leyes de la guerra. La patente era, pues la autorización oficial para la práctica del corso, la cual les otorgaba todas las ventajas de los beligerantes. Hemos visto ya que había dos clases de corso; uno que Azcárraga denomina "corso general", realizado en tiempo de guerra sobre todas las propiedades y súbditos de la otra parte beligerante; y otro llamado, también por este autor

[341] Cruz Barney, *op. cit.*, pg.: 122-125.

“corso particular”[342], practicado también con la autorización de un soberano, pero sólo por aquellos que podían demostrar ofensas o daños efectuados por la otra parte.

¿Qué condiciones eran necesarias para poder obtener una patente? Por de pronto que el armador depositase una fianza en dinero, la cual variaba según el tiempo, el país o las condiciones[343]; por lo general, esta fianza estaba acorde con la importancia del armamento del buque. Practicar el corso era una manera alternativa de comercio, muy fructífera pero con escaso arraigo entre los comerciantes españoles. En la gran mayoría de los casos éstos optaban por la solicitud de patente de corso y mercancía, es decir, navegar realizando comercio legal pero con el buque armado y preparado para la guerra, dispuesto para capturar mercantes del enemigo si se presentaba la ocasión. Es difícil discernir si fue una suerte o una desgracia que tal desinterés por la práctica del corso se diera entre los comerciantes de la América española, renuentes a solicitar patentes a las autoridades rebeldes: suerte por esa renuencia y, sin embargo, mala fortuna porque todas esas patentes acabaron en manos de avezados corsarios norteamericanos, ingleses e incluso franceses, fogueados en guerras anteriores y que contaban con magníficos buques para tales prácticas.

¿Qué tienen que ver los piratas en esta historia en apariencia revestida de la legalidad que otorgaban las patentes a cada uno de los bandos beligerantes? No poco, la línea que los separaba era estrecha, vulnerable con bastante facilidad y, por tanto, superada con mucha frecuencia. Son tiempos de guerra, muchas convenciones se vienen abajo, ambos bandos tratan de socavar la credibilidad del otro; el esfuerzo internacional de uno y otro irá destinado a rebatir la legalidad de las acciones del contrario. Además, como dice el refrán,

[342] Ibíd., pg.: 28
[343] Consultar los documentos núms. 1 y 2 de los Apéndices, correspondientes a una patente de corso de la República Oriental del Uruguay y a una solicitud de patente de corso española del período de la Guerra de la Independencia

"a río revuelto, ganancias de pescadores"; en este caos todos van a tratar de obtener su pequeña porción de pastel, y surgirán personajes que se hagan con falsas patentes, que se erijan como verdaderos reyes en territorios donde es confusa o desconocida la autoridad y en fronteras en litigio, desde donde pueden actuar según les convenga contra uno u otro de los beligerantes: Laffite y Luis Aury serán algunos de estos ejemplos, mas no los únicos, como más adelante podremos ver. La independencia de la América hispana tendrá graves consecuencias en cuanto a la seguridad de los mares y la piratería vivirá una nueva edad dorada, no muy diferente de la de los siglos XVII y XVIII descrita por Alexander O. Exquemelin.

Como dijimos antes, la verdadera diferencia entre un corsario y un pirata reside en la posesión o no de un documento: la patente de corso o la letra de marca; sin embargo, a veces no es suficiente con la posesión de este documento, también hay que analizar la validez de tal documento, es decir, si estaba emitido por un gobierno legal y reconocido o no (el principal elemento de discusión en los litigios que las autoridades españolas mantienen con los diferentes gobiernos neutrales); otra causa de conflicto era si el corsario, a pesar de estar "patentado", se había excedido de los márgenes de lo establecido en dicho documento, algo que va a ocurrir con más frecuencia de lo esperado y, por último, el problema causado por aquellos corsarios que ejercieron portando dobles patentes[344]. Junto a estas cuestiones principales surgirán otra serie de elementos secundarios que harán que la

[344] El debate planteado por la legalidad de las acciones de los corsarios insurgentes es una cuestión que ya hemos analizado, aunque de modo más resumido en una comunicación presentada a las Jornadas sobre Ilustración y Romanticismo organizadas por la Universidad de Cádiz "Corsarios en las guerras de independencia de Hispanoamérica: Entre el patriotismo y la delincuencia", 2002, pendientes de publicación.

batalla contra el corso insurgente no se dirima sólo en los mares sino también en los tribunales o en las cancillerías de las naciones neutrales.

II.4.1.1. La tradición legislativa

Afirma Oscar Cruz Barney que, desde 1356, hasta el fin del imperio español en América se emitieron en España hasta diecisiete ordenanzas de corso, con sus correspondientes adiciones y reales órdenes complementarias[345]. Nos encontramos, pues, ante una de las naciones que mayor tradición legislativa tuvo en este campo y, por cierto, una de las últimas en adherirse a la Declaración de París de 1856 contra esta práctica. Estas ordenanzas a las que nos referimos estaban vigentes en todo el territorio de España lo cual quiere decir que también lo estaban en los territorios americanos, y aquí es donde surgirá el verdadero debate.

---

[345] Cruz Barney, O.: *El régimen jurídico del corso marítimo: El mundo indiano y el México del XIX*. UNAM, México DF,, 1997, pg.: 17.

- Ordenanzas de 1356 “Sobre ciertas reglas que deven tenir en los Armaments de Corsairs Particulars”;
- Ordenanza de Corso (O.C.) de 1621;
- O.C. de 22 de febrero de 1674;
- O.C. de 5 de agosto de 1702 (conjunta entre España y Francia);
- O.C. de 1716;
- O.C. de 1718 (y su adición de 30 de agosto de 1739);
- O.C. de 1734;
- O.C. de 1739;
- O.C. de 1751 (existe un proyecto de ordenanzas de corso para Indias fechado en 29 de abril de 1754);
- O.C. de 1762;
- O.C. de 1778 (Ordenanza instructiva para el régimen y gobierno de los Capitanes corsarios contra moros de estas Islas Filipinas, Manila, 1778);
- O.C. de 1779 (más las adiciones para su observancia en Indias, la O.C. adicional y real declaración de 1780 a varios artículos de ésta);
- O.C. de 1 de mayo de 1794;
- O.C. de 12 de octubre de 1796;
- O.C. de 20 de junio de 1801 (con sus adiciones de 1803 y 1804) ;
- Posteriormente se dictó la Ordenanza de Matrículas de Mar de 1802. Contiene diversas disposiciones sobre corso.

A estas dos últimas ordenanzas hay que añadir las reales órdenes complementarias de 1806 y las disposiciones contra los insurgentes dictadas en 1816.

La doctrina jurídica sobre el corso se funda, desde la edad moderna, en lo que sobre ella escribió uno de los llamados padres del derecho de gentes: Hugo Grocio, llamado en su momento por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales para elaborar un informe sobre determinados artículos de la Ley de Presas, del cual surgiría, más adelante, su teoría del "Mare liberum"[346]. No obstante, según Azcárraga, no tuvieron tanta altura los autores de doctrina sobre el corso en España, nada que ver con la figura de Grocio. No hallamos aquí los nombres de Vitoria, Menchaca o Suárez[347]. José Luis Azcárraga hace una relación sobre los principales autores españoles sobre esta materia: Juan de Hevia Bolaños, Francisco de Montemayor, José Monrás, Félix Joseph de Abreu, José Olmeda y León, Ignacio de Negrín y Salvador Poggio[348]; sin embargo, aunque de un modo quizás marginal, la figura de Francisco de Vitoria está presente en la doctrina internacional sobre corso por sus opiniones acerca de la guerra justa, en la que se basarán muchas de las creaciones jurídicas sobre esta materia. A este respecto, y a diferencia de Azcárraga, Cruz Barney analiza el concepto guerra justa en Francisco de Vitoria y otros teólogos españoles[349], como fuentes doctrinarias a la hora de establecer una legislación específica de corso; el análisis sobre los fundamentos jurídicos del corso, es mucho más amplio en el autor mexicano que en su predecesor español.

Vitoria elabora una teoría general sobre el derecho de la guerra en su obra *De Indis* (1539), ésta está dividida en cuatro cuestiones:

1. Licitud de las guerras para los cristianos;
2. Autoridad competente para declarar y hacer la guerra;

[346] Azcárraga y Bustamante, J.L.: *El corso marítimo (Concepto, justificación e historia)*. CSIC, Madrid, 1950, pg.: 47.
[347] Azcárraga, *op. cit.*, pg.: 68.
[348] Ibídem.

3. Causas justas de la guerra;
4. Actos lícitos contra los enemigos en guerra justa.

La más interesante de estas cuestiones es la cuarta, en ella se contiene lo relativo al derecho de concesión de patentes de corso; a este respecto, Vitoria entiende por "guerra justa *"... aquellas en que se toma satisfacción de las injurias, si ha de castigarse a una ciudad o nación que no se cuida de reparar el daño causado por sus súbditos ni de devolver lo que ha quitado injustamente"*[350].

Las proposiciones de la cuestión cuarta son:

1. En la guerra es lícito hacer todo lo necesario para la defensa del bien público;
2. Es lícito recuperar las cosas perdidas y sus intereses;
3. Es lícito resarcirse con los bienes del enemigo de los gastos de la guerra y de todos los daños causados por él de modo injustificado; según Cruz, en esta proposición Vitoria otorga al príncipe que sostiene la guerra el carácter de juez y parte, por que está capacitado, para decidir qué ofensas causa el enemigo y en qué medida puede resarcirse a costa del enemigo con los bienes de éste[351];
4. El príncipe que hace una guerra justa podrá hacer cuanto sea necesario para asegurar la paz y la seguridad frente a sus enemigos; se reafirma en la idea de que es lícito hacer cuanto sea necesario para conseguir la paz y la seguridad fines últimos de la guerra justa.

[349] Francisco de Vitoria, Domingo de Soto, Domingo Báñez, Luis de Molina y Francisco Suárez, precisamente algunos de los autores en los cuales no había encontrado referente alguno Azcárraga.
[350] Cfr. Cruz Barney *op. cit.*, pg.: 75.
[351] Ibídem, pg.: 76.

La tercera proposición contiene o expresa lo que al respecto del corsarismo piensa Vitoria; para el teólogo se requerirían una serie de circunstancias para el otorgamiento de patentes de corso o represalia:

1. Negativa de los enemigos a restituir los bienes tomados sin justicia;
2. Imposibilidad para el perjudicado de recobrarlos por otras vías (un punto bastante importante este en lo referente al corso insurgente como podremos ver más adelante);
3. Que el ofensor pudiendo obligar a la restitución de los bienes al perjudicado no lo hiciese;
4. Las patentes sólo pueden ser concedidas por la autoridad gubernativa reconocida (aspecto de vital importancia en el debate internacional mantenido a este respecto por España);
5. Sólo se le puede conceder al ofendido por el enemigo (punto, como los anteriores 2º y 4º, de suma importancia para entender la actitud del gobierno fernandino en la lucha legal contra el corso insurgente).

Para Vitoria, la represalia es un modo de reparación de los daños causados por el enemigo. Por ello sólo a los ofendidos por éste se les podría otorgar patentes, ello limitaría la acción de los corsarios a la simple restitución de sus bienes, lo cual sabemos con toda certeza que no fue así.

Domingo de Soto, en su obra *De iustitia et iure* (1553-1554) señala una serie de motivos por los cuales se puede considerar que una guerra es injusta:

1. Sólo los Estados reconocidos pueden declarar y hacer una guerra (en esta premisa se fundará la posición española de señalar como piratas a los corsarios insurgentes,

pues sólo un Estado reconocido y con verdadera autoridad puede otorgar patentes de corso);

2. Carencia de una causa digna, para Soto la única causa justa es la injuria grave sufrida;
3. Ausencia de forma jurídica, es decir, la guerra sólo puede ser el último recurso antes hay que agotar todos los caminos posibles hacia una conciliación de las partes.

Soto considera que el botín en la guerra justa es lícito cuando éste sea destinado a reparar los daños causados por la guerra y a repartirlo entre los soldados; cree este autor que ello no sería pecar de rapiña; sin embargo, como señala Cruz:

"la violencia ejercida por los corsarios en el desempeño de su patente no constituye rapiña, pues la patente se les otorgó con la finalidad de que pudiesen resarcirse de los daños sufridos, y está dentro del bien común la protección y conservación de los bienes de los súbditos"[352].

De acuerdo con esto cabe hacerse una pregunta ¿cuando los corsarios se lanzan a capturar botines en buques que se mantienen ajenos al conflicto entre dos partes, o que no pertenecen al súbdito ofendido, tampoco han de ser considerados estos actos como rapiña? Creemos que no es así y, como expondremos más adelante con ejemplos, la rapiña fue con mucho un acto ejercido con bastante largueza por ambos bandos en esta guerra.

El padre Molina, en su obra *De iustitia et iure*, establece que para los reyes es lícito *"esgrimir la espada contra los malhechores y sediciosos de su Estado..."*[353]. Por ello, la guerra justa puede ser tanto defensiva como ofensiva si con ello se recupera lo que ha sido arrebatado, se resarcen los daños o se vengan injurias recibidas; visto así el corso sería un

[352] Ibídem, pg.: 88.
[353] Cfr. Cruz Barney, *op. cit.*, pg.: 92.

medio tan válido como el que más para el resarcimiento de los daños sufridos. Según las formulaciones teóricas de Molina ajustarse a los términos legales expresados por el tenor de la patente sería lo justo, sin embargo, cuando los corsarios actúan en contra de dicha voluntad lo harían sin autoridad legítima, pecando con ello, y obligándose a indemnizar por el daño causado. Tenemos aquí una clara definición de dos cuestiones diferentes: la primera, la distinción entre corso y piratería, acto legal el primero, por cuanto que se ajusta a la voluntad manifiesta del soberano, representada ésta por la patente concedida a tal fin; la piratería sería la contravención de dicha voluntad, un acto ilegal, un delito y, por tanto, causa de persecución, juicio y condena; la segunda cuestión que queda definida es la distinción entre buena y mala presa, que sería, en el caso de la primera, aquella que se ajusta a los términos expresados por la patente, siendo la segunda toda aquella que escape de lo determinado en el documento que faculta al ejercicio del corso.

Otra cuestión que aborda Molina y que nos puede interesar es el tema de la "irregularidad", es decir, aquellas estratagemas ardides o insidias empleadas para engañar al enemigo; para Molina mentir es malo de suyo, por lo cual, habría que prohibir por "irregular" la utilización por parte de los corsarios de banderas de otros países, con la intención de engañar al enemigo. Se acerca Molina en sus pensamientos a un punto de extrema importancia en cuanto al corso insurgente, es el referido a la intervención de extranjeros en las guerras. Para este teólogo los extranjeros cometerían pecado mortal en contra de la justicia si se alistasen para ir a luchar en una guerra de la que no tuvieran la certeza de su justicia para aquellos con quienes se enrolan; decimos que es de extrema importancia por algo que ya hemos indicado en bastantes ocasiones a lo largo de los capítulos precedentes: el corso insurgente no habría tenido la vitalidad que tuvo de no haber sido por la gran afluencia de marineros norteamericanos, ingleses y de otras nacionalidades

que hicieron suyas, de un modo más o menos sincero, la bandera y la causa de la independencia de las diferentes repúblicas hispanoamericanas; es posible que hubiese quien de verdad creyese en aquello por lo que combatía y, sin embargo, fueron más los que acudieron a la poderosa llamada de los "fabulosos" botines.

Para acabar, Cruz analiza la obra del padre Francisco Suárez *De Charitate* (1621). Para este teólogo ésta sería un medio de aplicar el derecho, de hacer triunfar lo justo y castigar lo injusto; la guerra justa sólo sería aquella que cumpliese con las siguientes condiciones:

1. Ser declarada por la autoridad legítima; de acuerdo con este punto la guerra llevada a cabo por los insurgentes sería injusta por cuanto que incurría en un delito de usurpación de funciones jurisdiccionales, pues sólo al príncipe soberano le corresponde declarar la guerra;
2. Existencia una causa justa para emprenderla (apropiación por parte de un príncipe de las propiedades de otro y negativa a su restitución; negación infundada por parte de un príncipe de los derechos comunes de gentes; injuria grave en la reputación o en el honor);
3. La equidad y el modo digno respecto al enemigo tanto en la guerra como en la paz.

Buscando los fundamentos de la legislación de corso española en una perspectiva jurídica, Cruz recurre a dos autores que él considera fundamentales: Diego de Covarrubias y Leyva y Baltasar de Ayala. Como los teólogos, estos juristas ahondan en las causas de la guerra y en la licitud de la misma antes de analizar la posibilidad de represalias y la justicia de las mismas.

Covarrubias en su obra *Omnium Operum* (1577) afirma que para que una guerra sea justa se requiere que el príncipe que la declare esté dotado de la conveniente autoridad. Si la declarase alguien contra la voluntad del príncipe y carente de su autoridad estará cometiendo una injuria; ha de haber también una intención recta (una causa justa) en el ánimo de los beligerantes, si están presentes tanto la autoridad como la causa justa no habrá obligación de restituir lo apresado en la guerra. Es decir, la guerra emprendida por los insurgentes contra la corona española sería una injuria, ya que estaba siendo declarada contra la voluntad de la única autoridad que podía declararla: el rey; sin embargo, paradoja se plantea desde el punto en que analizamos las intenciones de los beligerantes: de una parte el anhelo de independencia y de otra la restitución territorial de un imperio, vistas así ambas causas son justas.

Sobre las represalias opina Covarrubias que aunque la guerra pueda ser justa o lícita no por fuerza han de ser lícitas las represalias, para ello deberán ser autorizadas de manera expresa por el príncipe que declara la guerra y que la nación contra la que se dirigen no actúe contra los crímenes cometidos por sus súbditos. Es decir, ajustándonos a su pensamiento, el corso sólo era posible si se autorizaba de manera expresa (como de hecho era preceptivo) y las actuaciones contra neutrales quedaban al margen de la ley y, por tanto, eran punibles.

El último de los autores analizados por Cruz es Baltasar de Ayala, el cual ejerció como auditor de los ejércitos españoles en Holanda; es pues, de todos los juristas estudiados el que más cerca estuvo de la guerra. Como todos los autores anteriores, Ayala también teorizó sobre la idea de la guerra justa. No se detiene como los anteriores en disquisiciones éticas sobre la guerra; un aspecto interesante de su pensamiento es el que dedica al combate a los rebeldes, a los que no considera enemigos; cree que hay que combatirles en ejercicio

de la propia jurisdicción y se puede proceder contra ellos sin una previa declaración de guerra[354]; les niega todos los derechos inherentes al derecho de guerra: éstos no pueden aplicarse ni a rebeldes, ni a piratas y tampoco a los ladrones porque no están comprendidos entre los enemigos; el rebelde es sólo un traidor a su Estado que no adquiere derechos sobre los bienes apresados; por ello, el castigo a los rebeldes puede ir hasta la muerte[355].

Sobre la licitud de las represalias Ayala indica que éstas adquieren esta cualidad cuando van dirigidas contra bandidos, piratas o contra quienes han cometido crímenes o daños injustificados; sin embargo, estas represalias han de contar con la aquiescencia del príncipe; a juicio de Cruz Barney, Ayala considera que el príncipe puede otorgar las patentes de corso necesarias para la ejecución de las represalias[356]. Sobre el botín hace distinciones dignas de mención: los bienes muebles pueden ser repartidos entre las tropas, las inmuebles pasan a la propiedad del Estado y los barcos capturados en combates navales se convierten en propiedad del rey; las represas, en cambio, han de ser devueltas a sus anteriores propietarios.

Recapitulando, podemos ver que en estos autores no hay una consideración explícita y directa del corso, aunque si nos movemos en un sentido más amplio debemos considerar a este ejercicio dentro del derecho de represalia, del que sí se ocuparon y preocuparon estos autores. El corso se justifica sólo como instrumento para la represalia cuando ésta busca la reparación de un daño injustificado y si, a su vez, ésta ha sido autorizada por el príncipe, o lo que es lo mismo: sólo la patente de corso habilita a su portador al ejercicio de la

---

[354] Este pensamiento encaja a la perfección con el encendido discurso de Nariño que ya hemos visto con anterioridad: *"... somos insurgentes, rebeldes traidores; y a los traidores, a los insurgentes y rebeldes se les castiga como a tales"*.
[355] Ibídem, pg.: 115.
[356] Ibídem.

represalia o, mejor dicho, al ejercicio del corso y a no ser considerado un pirata, un criminal sin más.

Sin embargo, el abuso de patente, el recurso a dobles patentes o la contravención de las respectivas reglamentaciones de corso, eran delitos que ponían a los corsarios fuera de la ley, estos hechos no eran infrecuentes y hacía que, siguiendo la tradición legislativa, estos hombres quedasen fuera de todas las formas en que aquellos teóricos definían la guerra justa. Estas formas de actuación por parte de los corsarios entrarían dentro de lo que ellos definían como "pecado de rapiña". Aunque, claro, estos autores no teorizaron sobre el corso y su práctica, sino sobre la justicia de la guerra y sobre la licitud de las represalias, no obstante, si, como hacen algunos autores contemporáneos, observamos el fenómeno en un sentido más amplio, es evidente que podemos encajar el corso dentro de estas definiciones que ellos formularon.

Por otra parte, hay un elemento que hace que el corso se desmarque un tanto de las vagas definiciones de los teóricos escolásticos: la existencia de reglamentaciones de corso en cada una de las naciones que lo autorizaron. Ellos definían actos que se cometían en las guerras, sin ajustarse a ordenanza alguna; sin embargo, el corso en su modo de conducirse, ante todo debía ajustarse a las ordenanzas que, junto con la patente, le entregaba el gobierno que lo autorizaba; claro está que debía imperar también un comportamiento ético, sin embargo, todo ello se dejaba por supuesto en la redacción de las diferentes reglamentaciones de corso, las cuales especificaban que de incumplirse las mismas sería castigado el poseedor de la patente.

II.4.1.2. Los precedentes peninsulares

Que se tenga noticia, la primera Ordenanza de Corso (O.C.) española es la dictada en la corte del Rey de Aragón Pedro IV de febrero de 1356 (justo quinientos años antes de que se decidiese la abolición internacional del corso); también un mes de febrero cuatrocientos cincuenta años después, Fernando VII dictaba una serie de disposiciones relativas al corso contra los insurgentes que podríamos considerar, en la práctica, la última Ordenanza de Corso española antes de la Declaración de París de 1856. Entre ambas se produjeron un verdadero rosario de normas cuyo contenido venía determinado en función del enemigo al que se combatía (la mayor parte se emitieron desde la Guerra de Sucesión y con un claro destinatario: el combate al comercio inglés). A juicio de Azcárraga la normativa del corso es de puro origen español, de nuestro país, afirma este autor, que fue además un ferviente partidario del corso como figura jurídica lícita[357], algo de eso hemos podido comprobar a través de los textos de los teólogos y juristas antes citados.

Desde 1702 rigen en todo el territorio español las ordenanzas de corso (Cataluña había quedado al margen en las de 1621 y1674); los contenidos de las mismas no son muy diferentes, el texto salvo pequeñas modificaciones el mismo, y aunque se entendiese que su aplicación era extensiva a los territorios de Indias, no será sino la O.C. de 1779 que se haga pública de un modo oficial y solemne en territorio americano, remitiéndose, incluso, mil copias a gobernadores y justicias en América[358].

El primera artículo de casi todas estas ordenanzas era una prevención a quien quisiese armarse en corso indicándole que debía presentar a la autoridad competente una solicitud en la que se explicase la calidad de la embarcación, su porte, armas, pertrechos y

[357] Azcárraga y Bustamante, *op. cit.*, pg.: 92.
[358] Cruz Barney, *op. cit.* pg.: 137.

gente de su dotación[359]; la autoridad estaba asimismo facultada para exigir una fianza por este armamento en corso; a cambio, con la concesión de la patente, el capitán recibía una copia de la Ordenanza de Corso, la cual debía firmar y acusar recibo de dicho documento alegando conocimiento del contenido de la misma para no poder así sustraerse al estricto cumplimiento de la misma. Se otorgaba a estas autoridades el poder de conocer las embarcaciones capturadas con inhibición absoluta de otros jueces, es decir, se les facultaba como juzgados de presas; se mandaba a los capitanes examinar las cartas-partidas o contratos de fletamento, conocimientos, sobordos y pólizas de la carga de los buques que se reconociesen, y si tal carga fuese sospechosa debería detenerse (así, aunque el buque fuese neutral, si éste portaba un cargamento propio de un país beligerante o destinado a uno de ellos podía ser apresado como si fuese parte interesada)[360]. Otro artículo indicaba que debía tomarse declaración en presencia del captor al capitán apresado, al piloto y a cuantos tripulantes se creyese conveniente. Se pretendía de esta manera evitar cualquier clase de fraude, sin embargo, este era un trámite de difícil aplicación ya que, por lo general, no había tiempo para poder llevar a cabo un juicio que, de esta manera se haría muy dilatado en el tiempo (impericia de los escribanos de a bordo, falta de conocimiento de otras lenguas o dificultad para localizar a un traductor, por sólo poner algunos ejemplos) y que repercutiría de manera muy negativa en las dos partes contendientes.

A continuación las Ordenanzas pasaban a relacionar el modo en que debían ser juzgadas las presas y las diferentes maneras de calificar las mismas. Se declaraban buenas presas, por supuesto, las embarcaciones enemigas que navegasen sin documentación

---

[359] Incluimos en los Apéndices una solicitud de patente de corso y mercancía de 1810.

[360] Tal es el caso del bergantín norteamericano Jefferson capturado en 1805 por corsarios particulares gaditanos en el Estrecho de Gibraltar, y del cual ya hablamos con anterioridad. Era éste un buque neutral aunque su carga pertenecía comerciantes británicos, motivo por el cual fue declarado buena presa

alguna, las que, navegando bajo bandera amiga o neutral, portasen carga de enemigos, también las que no portasen la documentación en regla o no justificasen por consiguiente el extravío de la misma. Se indicaba de manera muy clara en las Ordenanzas de Corso que ningún individuo que gozase de sueldo de la Marina Real podía exigir retribuciones por las diligencias llevadas a cabo en el juicio de presas. Sin embargo, como sabemos, no eran muy elevadas las pagas del personal a sueldo de la Marina de Guerra, y ello, contando además con que no se retrasasen los sueldos, por lo cual quedaba abierta la puerta al cohecho.

Carlos IV dedicó gran atención al corso, y a este respecto podemos afirmar que suya fue la última O.C. genuina promulgada: la Real Ordenanza de Matrículas de Mar de 1802, cuyos artículos 6º,7º,8º y 9º del título X se refieren al modo de habilitar las embarcaciones para el corso, a la facultad y fuero de los corsarios y a la clase de documentación que deberían de llevar antes de salir de los puertos a efectuar el corso; tras esta ordenanza sólo vendrán adiciones o Reales Órdenes complementarias a la misma. Con este monarca llegan las primeras reglas de obligada observancia para el enjuiciamiento de las presas de modo que pudiesen evitarse los daños y las demoras excesivas en perjuicio de captores y de las propias víctimas. En la Ordenanza de Corso de 1801, por primera vez se alude a límites definidos para las aguas territoriales, en tiempos precedentes señalados por el *“... dudoso e incierto alcance del cañón”*[361].

“Para que cesen los funestos desórdenes que producen en Europa una guerra larga, con e constante anhelo de mantener una mejor armonía con los países vecinos, la Chancillería española hace prodigios de equilibrio. Pero todo tiene un límite discreto y ya se acerca la hora de procurar a sus fieles y abnegados vasallos la conservación de sus bienes y la libre navegación y comercio de sus navíos y productos.

[361] Azcárraga y Bustamante, *op. cit.* , pg.: 97. Desde la O.C. de 1801 el límite de las aguas jurisdiccionales españolas quedaba fijado en la distancia de dos millas de novecientas cincuenta toesas cada una [1 metro y 946 mm.].

Una nación orgullosa, obstinada en sostener a toda costa su preponderancia en el mar valiéndose de dudosos medios [Inglaterra], *estorba nuestras pacíficas singladuras e insulta nuestro pabellón.*

Su Majestad Católica ha decidido usar de un arbitrio semibélico, promoviendo y fomentando el corso particular en todos los mares, y auxiliando a todos y cualesquiera individuos que se hallen establecidos en mis dominios para que puedan hacerlo bajo aquellas leyes que autorizan el derecho común y las costumbres recibidas entre las naciones cultas, que en las actuales circunstancias reduzco a una Ordenanza...”[362].

Estas líneas pertenecientes al preámbulo de la O.C. de 1801 contienen buena parte de la filosofía ya expuesta con anterioridad por los teólogos y juristas que citamos en las líneas precedentes: un príncipe o una autoridad legítima, el rey Carlos IV, faculta a sus vasallos mediante una Ordenanza para ejercer un derecho de represalia contra un enemigo que ha injuriado de manera muy grave a la nación española dificultando “*... nuestras pacíficas singladuras...”.*

Esta Ordenanza junto con la de Matrículas de Mar de 1802 configuran el armazón jurídico sobre corso que va a servir de base material a las legislaciones americanas y que, incluso, durante los primeros años de lucha será la vigente en ambas orillas del Atlántico; dábase así la paradoja de que quienes combatían por su independencia tomaban una ley de aquellos a quienes quería derrotar con la cual regirse en su lucha. Analicemos de modo sucinto el contenido de esta importante Ordenanza.

Como en anteriores Ordenanzas el particular que desease armarse en corso debía elevar una instancia o solicitud al comandante de Marina de su provincia, indicando clase de embarcación, porte de la misma, armas, pertrechos y dotación. En dicha solicitud se efectuaba la promesa de no cometer hostilidades contra los propios compatriotas ni contra súbditos de otras naciones con las cuales no se estuviese en guerra. Se fijaba a tal fin una

---

[362] Cfr. Azcárraga y Bustamante, *op. cit.* , pg.: 105.

fianza que servía para obligar al corsario a la estricta obediencia de lo estipulado en la patentes y ordenanzas[363].

Una vez que el corsario contaba con la patente las autoridades de Marina, suministraban al mismo los pertrechos, armas y municiones necesarios para su ejercicio. Así lo aclara el artículo 3º de la O.C. de 1801:

"Para el más pronto apresto de los tales armamentos, es mi voluntad que si los armadores y corsarios pidieren artillería, armas, pólvora y otras municiones, por no hallarlas en otros parajes, se les franqueen de mis arsenales y almacenes a costo y costas, con tal que no hagan falta para los bajeles de mi Armada, y que si no pudieren pagar al contado se les conceda un plazo de seis meses para satisfacer su importe [...] *Si concluido su corso, o el referido plazo, las devolviesen en todo o en parte, se recibirán sin cargarles más que las que hubiesen consumido, y si naufragare o fuere apresada la embarcación, quedarán libres de responsabilidad y de la fianza, presentando justificación que no deje duda de la pérdida o apresamiento"*[364].

A continuación la O.C: de 1801 abunda en una serie de artículos en los que se fijaban recompensas, gratificaciones, pensiones, empleos y grados militares; al respecto ya hemos visto antes como el Capitán General de Canarias solicitaba gados de alféreces de fragata para el capitán y piloto de un bergantín empleado en aquellas aguas en la persecución de insurgentes durante 1816. En el artículo 6º de esta Ordenanza de Corso se estipulaban pensiones para los heridos y para las viudas de aquellos que cayesen en acto de servicio. Las gratificaciones se fijaban en función de las presas capturadas y se concebían como un estímulo; el artículo 7º incluye una tabla con las diferentes recompensas según lo capturado al enemigo[365].

---

[363] Vide Apéndice nº 3: solicitud de patente de corso y mercancía de octubre de 1810.
[364] Cfr. Azcárraga y Bustamante, pg.: 352.
[365] *"Por cada cañón del calibre 12, o mayor tomados en bajeles de guerra enemigos 1200r.v.*
Por cada cañón de 4 a 12 ídem.. 800r.v.
Por cada prisionero hecho en los buques de guerra.. 200r.v.
Si las embarcaciones fueren corsarias, por cada cañón de a 12 o mayor calibre.... 900r.v.
En las mismas, por cada uno de 4 a 12.. 600r.v.
Por cada prisionero.. 160r.v.
En los bajeles mercantes, por cada cañón de a 12 o mayor calibre........................ 600r.v.

La cuantía de las gratificaciones aumentaba cuando la captura se realizaba al abordaje, sin disparar la artillería, o cuando la presa capturada estuviese mejor armada que el bajel captor, es decir, cuanto mayor era el riesgo mayor era también la recompensa. Otro aspecto importante en el apartado económico del ejercicio del corso era la venta de la presa; así la O.C. de 1801 estipulaba el reparto que debía hacerse en los buques de guerra que habían ejercido el corso (los buques particulares, una vez recibida la parte correspondiente tras la venta de la presa, se regían para el reparto del botín por diferentes usos, costumbres y acuerdos entre las tripulaciones, oficiales y armadores). El artículo 10º de esta Ordenanza indica que:

"Del total del valor que resulte de la venta de las presas hechas por buques de guerra se harán dos porciones: la una, de dos quintos, para la tripulación y guarnición [la tropa de infantería propia de la embarcación], *y la otra, de dos quintos, para la oficialidad. Y mando que a ningún individuo, sea de Marina o de otro Cuerpo que se halle embarcado de transporte o de pasaje en los citados buques al tiempo del apresamiento se le incluya bajo pretexto alguno en el reparto; pero será obligación del Comandante del bajel el dar cuenta al Jefe de Marina del paraje en donde se haga la distribución de la presa si algún individuo de los embarcados de transporte o pasaje ha contraído mérito muy distinguido en la acción, para que si le pareciere justo mande se le dé la parte de presa correspondiente a su clase como si hubiese sido de la dotación del buque"*[366].

¿Cuáles eran las facultades que la O.C. y la patente concedían al corsario, qué entraba dentro de los límites legales de su acción? Podían reconocer mercantes de cualquier Estado exigiendo en el momento de la visita la documentación pertinente, es decir, contratos de fletamento, roles, listas de pasajeros, diarios de navegación; podía ejercer una cierta coerción si los visitados se negaban a mostrar esta documentación. Podían los corsarios detener las naves enemigas y conducirlas a puertos nacionales para determinar la validez del apresamiento, tanto de la nave como de la carga. Eran considerados piratas los bajeles que no portasen documentación legítima, los que la llevasen falsificada o aquellos

---

Por cada uno desde 4 a 12... 400r.v.
Por cada prisionero.. 120r.v.". Ibídem, pg.: 353.
[366] Ibídem, pg.: 354.

que navegaban bajo pabellón distinto al suyo[367]. Por el contrario, el artículo 35 señalaba a los corsarios una clara prohibición: atacar, hostilizar o apresar embarcaciones enemigas que se encontrasen en aguas o puertos aliados o neutrales[368]. En el 36 aun se hacía más palmaria esta prohibición al determinar como malas presas aquellas que se hubiesen hecho contraviniendo tales circunstancias.

El articulado de esta Ordenanza, como también lo hicieran las anteriores, determinaba cómo habían de conducirse los corsarios en y con las naves detenidas: como indicamos más arriba, los capitanes de los corsarios tenían que recoger los papeles y el escribano del corsario tenía que efectuar una cumplida relación de los mismos, entregando recibos por los mismos al capitán de la presa; deberá sellar las escotillas de la presa, recoger las llaves de las cámaras y pañoles y ordenar guardar todos los géneros que se hallasen en cubierta, evitando a toda costa cualquier clase de desmán que pudiese provocar que se perdiesen géneros; no debían permitir ninguna clase de saqueo; llevada la tripulación apresada al corsario deberá interrogarles sobre la carga y circunstancias del viaje; al cabo de presa [el oficial corsario encargado de comandar la nave capturada en su trayecto al puerto donde habría de ser juzgada] enviado a la embarcación capturada, se le entregaría una bolsa sellada conteniendo toda la documentación requisada a la presa, así como se le indicaba que suya sería la responsabilidad en caso de que se rompiesen los sellos de las escotillas, o faltase alguna clase de género sobre el declarado y el entregado en puerto;

---

[367] Sin considerarse estrictamente una acción de corso, el apresamiento en aguas del Océano Índico de un mercante norcoreano por parte de dos buques de guerra españoles en el marco de la Operación Libertad Duradera en Diciembre de 2002 reúne bastante de las premisas y características propias del ejercicio del corso marítimo en el siglo XIX: el buque capturado viajaba sin pabellón alguno, la documentación estaba falsificada y el cargamento oculto; los navíos captores actuaron dentro del margen estricto de la misión encomendada: verificar la navegación en esas aguas y controlar el tráfico de mercancías y que éstas no estén prohibidas o su destinatario no cuente con la aprobación internacional para recibirlas. De acuerdo con la O.C. de 1801 habrían capturado a un navío pirata y, por tanto, su actuación era absolutamente impecable. Queda para otro lugar las

cuando la conservación de una presa enemiga fuese imposible y hubiese de ser echada a pique o incendiada debían conducirse con toda humanidad con la tripulación capturada[369] (desde el siglo XVIII existía la prohibición de dejar abandonados a los prisioneros con cualquier pretexto en islas o costas remotas, con la pena de ser castigado el corsario con todo el rigor necesario[370]).

Para concluir este repaso a la O.C. de 1801 veamos cómo era el sistema seguido para el juicio de presas. Era privilegio exclusivo de los comandantes militares de Marina de las diferentes provincias el conocimiento de las presas conducidas a puerto. En tales juicios debían inhibirse todas las demás autoridades, algo que incluía a capitanes y comandantes generales de las diferentes provincias y Audiencias, intendentes de Ejército, corregidores y justicias ordinarias. Sin embargo, en los casos en los que el buque enemigo se había rendido por causas de fuerza mayor (temporales o accidentes) ante castillos, torres, fortalezas o destacamentos de defensa costera, quien conocía en el juicio de presas era el gobernador o comandante militar de la jurisdicción del distrito[371]; en estos casos se establecía, asimismo, la posibilidad de apelación y elevación de recursos a las Juntas de Departamento y de ellas al Consejo de Guerra. Si no había apelaciones se procedía de modo inmediato a la ejecución de la sentencia: venta de la presa sentenciada y reparto del precio obtenido por la misma.

---

consideraciones que podamos tener sobre una operación realizada dentro de los márgenes de la legalidad internacional y desbaratada en función de los intereses geoestratégicos de la hiperpotencia dominante.

[368] Cfr. Azcárraga y Bustamante, *op. cit.*, pg.: 360-361.

[369] Ibídem, pg.: 362-363.

[370] Cruz Barney, *op. cit.*, pg.: 152.

[371] Así sucede en el caso de la entrega del bergantín insurgente *Pichincha* en San Juan de puerto Rico. Al ser un buque que se rindió a las autoridades de la isla, quien entendió en el juicio de presas fueron las autoridades militares de la isla, por lo cual la documentación sobre este pleito la encontramos en el Archivo General Militar de Segovia y no, como sería de espera, en el General de Marina.

La Real Orden de 8 de febrero de 1816 sobre Corso Marítimo de Fernando VII venía a añadir poco más a lo que ya había legislado su padre en 1801 y 1802. El fin último de esta Real Orden era la consecución del fomento del corso marítimo entre particulares como respuesta al incesante acoso de los corsarios insurgentes. No halló gran eco esta medida a pesar de que abolía antiguas prohibiciones (armamento de extranjeros) y que permitía conservar la artillería y pertrechos entregados[372]; quizás las condiciones fuesen mejores, sin embargo, lo difuso del enemigo a combatir o quizás la propia eficacia depredadora del mismo retraía en la casi totalidad a los interesados; ejemplo de esta falta de eco y de interés por parte de comerciantes y navieros a armar corsarios es la carencia de respuesta que hallan los miembros de la llamada Comisión de Armamento, creada por el Consulado de La Habana en 1816 para diseñar una estrategia en el combate contra los corsarios insurgentes. A algunos de los miembros de la citada comisión les llamaba la atención la falta de respuesta de los comerciantes habaneros y trataba de encontrar razones y justificaciones para tal desinterés; Joaquín Gómez, a la sazón miembro de la Comisión de Armamento, dio su particular visión del motivo por el cual los comerciantes españoles rehusaban armarse en corso: la razón estribaba en el propio *"carácter nacional, y en el noble orgullo que hacían desdeñar siempre al negociante español el ejercicio y sobrenombre de corsario"*[373].

Como podemos juzgar después de la lectura de las páginas precedentes, el corso era un ejercicio regulado con toda perfección, por el que las autoridades españolas sentían un especial interés en mantener encuadrado dentro de los estrictos márgenes de la legislación vigente que, como hemos podido comprobar fue bastante abundante, sobre todo desde 1702

[372] Consultar R.O. inserta en los apéndices.

hasta 1816. Como las propias mercancías que viajaban en las bodegas de los barcos, las leyes viajaron también al otro lado del Atlántico, se aplicaron igual que se hizo en la Península, incluso algunas se crearon ex profeso para su aplicación en territorios determinados, como la Ordenanza de 1778 *"instructiva para el régimen y gobierno de los Capitanes corsarios contra moros de estas Islas Filipinas"*. Las leyes como las Ordenanzas de 1801 y 1802 estaban vigentes en todo el territorio nacional en el momento en que comenzó el proceso de independencia en la América española, es decir, estas leyes también regían en aquellos territorios y con ellas se comenzó a luchar contra el Estado que las había creado.

II.4.1.3. Las leyes americanas[374]

Dedicaremos ahora un espacio a analizar, si bien de modo escueto, las diferentes legislaciones de las naciones que más se destacaron en el fomento del corso contra España. Tenemos un magnífico estudio para el caso mexicano, como es el de Oscar Cruz Barney; algunas referencias a la legislación rioplatense en Bealer y Currier; una escueta descripción del sistema seguido en Chile, y poco o casi nada en el caso de Artigas y en el caso de Colombia y Venezuela.

II.4.1.3.1. México

En el momento de iniciarse las guerras de independencia, todos los territorios rebeldes que optaron por facilitar el armamento de corsarios contra España, se rigieron por la legislación vigente en aquel momento. Al no haber abolido la de Carlos IV de 1801 y

---

[373] Gámez Duarte, F.: "El consulado de La Habana y el combate a los corsarios insurgentes, 1816", en *Baluarte. Revista de Estudios Gaditano-Cubanos*, nº 3, 2002, pg.: 103

[374] No pretendemos hacer una exhaustiva relación y análisis de las leyes que rigieron el corso en los diferentes territorios en lucha con la metrópoli, sobre todo porque es poco lo que se ha publicado a este respecto y como consecuencia de ello resulta casi imposible la comparación.

1802, fueron estas ordenanzas las que rigieron en sus inicios el corso marítimo de los insurgentes. El 14 de julio de 1815, el Supremo Gobierno Mexicano en Puruarán emitió un decreto por el cual abría el corso marítimo para mexicanos y extranjeros contra España; en este punto, este decreto ya entraba en contradicción con las ordenanzas españolas, ya que hasta la Real Orden de febrero de 1816, no se permitía el armamento de extranjeros. Esa decisión por parte de los mexicanos (como tiempo después hicieron los demás insurgentes) estaba motivada por las mismas razones que se buscaban incentivos para el fomento del corso entre los españoles: la falta de respuesta de los nacionales; no es el momento de volver a abundar en la importancia de las guerras napoleónicas y de la anglo-norteamericana de 1812 para el desarrollo del corso insurgente; las medidas legales de este cariz corroboran la importancia de la presencia extrajera en el corso hispanoamericano.

Como consecuencia de la decisión de destinar a un enviado diplomático a los EE.UU., el gobierno mexicano estimaba necesario que, para poder tratar de potencia a potencia, se debía aprobar una bandera nacional[375], proveer al representante de recursos para la compra de armas y otorgarle el poder de expedir patentes de corso[376]. Se establecieron ya una serie de normas que serían las que rigiesen el corso en el territorio mexicano: quienes pretendiesen armar un navío en corso debían dirigirse al Supremo Gobierno o su comisionado con el fin de solicitar la patente (hasta aquí poca o ninguna diferencia con la anterior legislación española). Sin embargo, a diferencia de lo estipulado por las Ordenanzas de Carlos IV, los corsarios patentados por el gobierno mexicano estaban autorizados a vender sus presas en donde más les conviniese, incluso en puertos

[375] Con el fin de poder ser aceptados a puertos en el extranjero, los corsarios de México deberían arbolar el pabellón nacional, el cual llevaba los colores azul y blanco, propios de la casa de Moctezuma. El gobierno mexicano los adoptó formando cuadros *"... para que no se equivoque con ninguna bandera, y en los Estados Unidos les parecía bien, porque desde lejos se conocía"*, Cfr. Cruz Barney, *op. cit.*, pg.: 261.
[376] Cruz Barney, *op. cit.*, pg.: 259.

extranjeros; el corsario debía abonar al gobierno un 4 % sobre el valor obtenido de la venta de la presa[377]. Pasó por alto el gobierno mexicano las disposiciones de las ordenanzas españolas vigentes en lo relativo al juicio de presas, ya que, en el momento de la publicación de dicho decreto, aun no se habían establecido las juntas de marina o los propios tribunales de presas.

Como otros representantes diplomáticos de otros gobiernos insurgentes, José Manuel de Herrera, representante de México en los EE.UU. llevó consigo gran cantidad de patentes en blanco para llenarlas a discreción[378]. En este extremo en nada difiere el gobierno mexicano de la irregular conducta seguida por otros personajes como el agente consular de los EE.UU. en el Río de la Plata, Halsey.

Más adelante el gobierno mexicano comenzó a afinar su legislación sobre corso, dictando incluso medidas para los corsarios establecidos en Galveston; un puerto bastante conflictivo hasta el extremo de motivar la intervención de los EE.UU. Desde este enclave texano operaban los hermanos Laffite, los cuales se condujeron de un modo bastante confuso durante todo el período de las guerras de independencia. A los corsarios de este puerto se les obligaba a tomar cuatro prisioneros del bajel apresado y conducirlo ante el tribunal de presas para verificar el comportamiento del corsario durante la aprehensión; además las patentes de éstos tenían una vigencia de sólo cuatro meses a fin de obligarles a volver a puerto a refrendarlas[379]; ambas medidas nos dicen mucho acerca de la gran desconfianza que provocaban aquellos hermanos vasco-franceses y los otros corsarios que tenían su refugio en este puerto del Golfo de México.

---

[377] Ibídem, pg.: 260.
[378] Ibídem.
[379] Ibídem, pg.: 263.

Una vez independiente, en el período imperial, el gobierno mexicano legisló de nuevo sobre el corso marítimo. En enero de 1823 se discute la necesidad de restablecer las matrículas de mar tal y como estaban en 1809, es decir según la Ordenanza de 1802; surgía una necesidad imperiosa de organizar una armada, el corso se revelaba como un recurso posible ante las depredaciones de corsarios de otras naciones (por ejemplo colombianos, o españoles que operaban desde Cuba y Puerto Rico). Por otra parte se señalaba la necesidad de conseguir convencer a los nacionales para tripular los buques del imperio *"... sin tener que acudir a mercenarios extranjeros"*[380]. Queremos llamar la atención sobre este detalle, muy importante a nuestro juicio, ya que es el único autor que se refiere a los extranjeros que ejercieron el corso para los hispanoamericanos contra España como mercenarios. Es decir, que Cruz se nos revela como un autor nada imbuido de ese nacionalismo mal entendido que tanto abunda en la bibliografía americana sobre el corso.

II.4.1.3.2. El Río de la Plata

Entre 1810 y 1814, en el estuario del Plata se van a dar una serie de circunstancias que posibilitarán el desarrollo posterior de una legislación propia sobre corso para el caso de Buenos Aires. Por otra parte, dado el aislamiento del apostadero de Montevideo y la situación política de la Península, también se elaborarán una serie de medidas ad hoc para ser aplicadas por los cosarios españoles que actuaban en dicho estuario contra las embarcaciones de los insurgentes de Buenos Aires.

II.4.1.3.2.1. Montevideo colonial

[380] Ibídem, pg.: 267.

Las normas que rigieron para el apostadero de Montevideo no fueron otras que las Ordenanzas de 1801, sin embargo, el virrey Elío, en 23 de marzo de 1811 dictó una serie de disposiciones locales específicas:

"Toda embarcación del tráfico del río que navegue con patente de la Junta de Buenos Aires para donde quiera que fuese, será buena presa, contándose desde el día de la publicación de la guerra al gobierno revolucionario de Buenos Aires. [...] *En general, toda embarcación que hubiese entrado en los dichos puertos sujetos a la Junta de Buenos Aires después del día 15 de este mes, día en que se intimó a los buques mercantes ingleses saliesen de ellos, será buena presa, pues en este caso no pueden alegar ya ignorancia de estar la guerra declarada, y habérsele dado un tiempo suficientísimo para salir"*[381].

Desde ese momento y hasta la caída de Montevideo se sucedieron diferentes normas específicas para el ámbito de la lucha de corso en el estuario; casi un año después que lo hiciera Elío, Vigodet, en 6 de marzo emitió un decreto que reforzó las disposiciones que aquél dictara:

"... he resuelto que desde el día 15 del mes de la fecha se tengan por buena presa todos los buques españoles que salieran de Buenos Aires con patente del intruso gobierno, a cualquier parte que se dirigiesen; así como todos los que se hallaren ya en los ríos de la Plata, Paraná, Uruguay y demás, si condujesen efectos o cualquiera otro cargamento o sin él se dirigiesen a Buenos Aires o a los puertos y costas que obedecen a la autoridad de dicho gobierno"[382].

Insistamos en que se trataban de unas disposiciones específicas para el estuario y el río, ya que antes de 1814 no partió ningún corsario hacia el océano.

El comandante del Apostadero de Montevideo, capitán de navío Miguel de la Sierra dictó asimismo en julio de 1813 unas *Instrucciones y Leyes que deben observar los capitanes de los buques corsarios que naveguen el río*; en resumen estas instrucciones y leyes determinan que era necesaria la licencia del gobernador de Montevideo o del comandante de su apostadero para navegar por el río, considerándose buena presa la que

[381] Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E.:, op. cit, pgs.:75-76.
[382] Ibídem, pg.: 76.

careciese de la preceptiva licencia; también sería buena presa la embarcación que, aun portando la licencia, partiese desde puertos controlados por la Junta de Buenos Aires, así como las fletadas por dicho gobierno, sobre todo las que porten armas y pertrechos para los rebeldes; serían buenas presas las embarcaciones sacadas de los puertos rebeldes, excepto aquellas cuyos dueños se hayan opuesto *"... como buenos españoles"*[383] a favorecer a los insurgentes; en las demás instrucciones se previene sobre la necesidad de no saquear las embarcaciones capturadas, obligación de sellar las escotillas; se conminaba al corsario a que indagase cuanta información pudiese sobre la situación en Buenos Aires y en el territorio controlado por los rebeldes, se ordenaba que se capturase la correspondencia, sobre todo la oficial que llevase el buque aprehendido[384]; como hemos visto antes, la información se convierte en el mejor de los botines que un corsario podía conseguir, quizás no para sí mismo, pero si lo era para aquellos a quienes servían o decían servir.

De acuerdo con estas instrucciones y leyes el comandante del apostadero de Montevideo otorgó patentes de corso, el cual, además, ejercía como juez de presas; así, por ejemplo, la librada en 26 de octubre de 1813:

"Concedo licencia a D. Santiago de la Prida, para que con su balandra nombrada 'Nª Sª de la Concepción (a) el Capiango', armada con dos cañones de a 8, dos pedreros, las demás armas y municiones correspondientes y catorce hombres de tripulación, pueda salir a hacer el corso en este río. Por tanto ordeno y mando a los Comandantes de los bajeles de mi jurisdicción que encuentre, y pido a los de distinta dependencia no le pongan embarazo, causen molestia o detención alguna sin causa justa, sino que antes bien le protejan y amparen estando como está habilitado para ello con esta licencia"[385].

II.4.1.3.2.2. La Provincias Unidas del Río de la Plata

[383] Ibídem.
[384] Ibídem, pgs.: 76-77.
[385] Ibídem, pgs.: 77-78.

Buenos Aires se ajustó, desde un principio, a las normas contenidas en la Ordenanza de Carlos IV de 1801 y en la de Matrículas de Mar de 1802; sin embargo, el llamado Triunvirato (Sarratea, Chiclana y Rivadavia) decretaron, como gobierno provisional de las Provincias Unidas del Río de la Plata y en nombre de Fernando VII, una serie de disposiciones particulares que rigieron y se mantuvieron en vigor hasta ser derogadas por el artículo 46 del Reglamento Provisional de Corso publicado en 15 de marzo de 1817. Las normas del Triunvirato surgen como respuesta a las disposiciones dictadas en la otra orilla del río contra el gobierno de Buenos Aires: *"... según los partes que de diferentes puntos se ha recibido, que el gobierno de aquella plaza* [Montevideo], *a pretexto de permitir el corso, autoriza la piratería de sus súbditos sobre las costas de nuestros ríos, aprobando la usurpación, saqueos y extermino de los moradores pacíficos que habitan en las inmediaciones de la ribera..."*[386].

Queremos llamar la atención sobre un argumento muy interesante y del que ya hemos tenido ocasión de hablar en las líneas precedentes: las partes en conflicto siempre consideran pirata al corsario del otro bando, así lo vamos a encontrar reflejado siempre en toda la documentación que consultemos, sobre todo en la española, pues se daba, además, la circunstancia de combatir a rebeldes a la propia autoridad y por tanto no se podía reconocer la potestad legislativa y capacidad para otorgar patentes de corso a los insurgentes. En este caso son los propios rebeldes e insurgentes quienes llaman piratas a los corsarios del otro lado del río, los que defienden los intereses del gobierno peninsular. En esta línea continúan incidiendo las disposiciones del Triunvirato, consideran piratas a todo corsario armado capturado mientras practiquen el corso sobre las costas de Buenos Aires:

---

[386] Ibídem, pg.: 78.

"Que los individuos de las tripulaciones de los buques apresados que se hallen a su bordo, y los que de las mismas o a las de cualquiera otro barco armado se encuentren robando en tierra o hayan asaltado con armas al propio objeto sin otra justificación que el hecho de ser aprehendidos, sean fusilados dentro de dos horas perentorias por las Justicias o Comandante más inmediato al lugar de la aprehensión, quedando solamente excluidos de la referida pena los que desembarquen con el fin de pasarse a nosotros"[387].

He ahí donde reside la importancia de la diferente manera de referirse a los corsarios por uno y otro bando: el corsario, por norma general, en una lucha entre dos naciones que se reconocen de manera recíproca no sufriría una pena tan extrema como la que se destinaba a los piratas; un corsario es un prisionero de guerra, puede ser intercambiado por prisioneros del otro bando, sin embargo, un pirata es un delincuente execrable y, como vemos, en algunos casos se prescindía hasta del juicio, de un modo sencillo y llano se procedía a la ejecución sumarísima.

Como vemos, las disposiciones del Triunvirato, como también las de Elío, Vigodet o el Comandante del Apostadero de Montevideo, se circunscribían en su ámbito de aplicación al estuario y los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay; sin embargo, hacia 1815, la demanda por parte de marinos y comerciantes extranjeros de patentes de corso en contra de España era ya muy importante, además el obstáculo que representaba el apostadero de Montevideo había desaparecido ya tras la toma de esta ciudad. Ya en junio 1814, el Director Supremo, Posadas firmó un decreto por el que se creaba un Tribunal de Presas en Buenos Aires, una decisión fundamental para un gobierno que pretendía tener en el corso un instrumento para acabar con las pretensiones españolas de reconquista del Río de la Plata.

Aun cuando ya se habían concedido algunas patentes a lo largo de ese mismo año, no es sino hasta 1816 cuando se establece un sistema definido de patentes, hasta entonces

[387] Ibídem.

éstas se configuraban dependiendo de las circunstancias individuales del solicitante; un ejemplo es la extensa patente concedida a Thomas Taylor el 17 de julio de 1815, por la cual el gobierno la facultaba para practicar el corso contra España con la corbeta *Zefir*, en esa patente se le autoriza a:

"... apresar, quemar, y destruir, según le convenga: mandar a los Puertos más a propósito, a saber Buenos Aires, toda clase de buque que encontrase perteneciente a los Enemigos del Río de la Plata, sean los que fuesen, ya de Españoles o Portugueses en el extremo caso de que su Alteza Real determine proceder hostilmente contra las Provincias del Río de la Plata, y sea de una manera pública y notoria la hostilidad de esta Nación"[388]

. A Taylor se le indicaba que, al carecer la Provincias Unidas de un código de corso propio se sujetase a las exigencias de la ordenanza española de 1801, siempre y cuando ésta no entrase en conflicto con el honor y la dignidad del gobierno que representaba.

Cuando el Congreso de Tucumán declara la independencia el 9 de julio de 1816 y tras conocer el contenido de la Real orden sobre corso marítimo de Fernando VII, promulgó un Reglamento formal, es decir, un decreto *"... disponiendo la continuación de las hostilidades contra los españoles por medio de corsarios, y estableciendo las reglas a las cuales deben sujetarse estos últimos"*[389]. Este reglamento fue sustituido por el *Reglamento provisional* de 15 de mayo de 1817, vigente hasta el cese del corso bonaerense en 1821. Se basaba en la ordenanza de 1801 y en las adiciones posteriores, como las de Matrículas de Mar de 1802 y la Real orden de 1816; no representaban un cambio con respecto a la política de patentes seguida hasta entonces sino la legalización de los procedimientos en vigor. El Reglamento indicaba que el gobierno estaba facultado para entregar patentes a cualquier persona que la solicitase, tanto extranjero como nacional, siempre y cuando

[388] Winkler Bealer, L.: *Los corsarios de Buenos Aires: Sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia, 1815-1821*. Buenos Aires, 1937, pg.: 19
[389] Ibídem, pg.: 22.

satisficiese la correspondiente fianza; se indicaba que el gobierno cedería en préstamo los cañones y armas necesarias, así como las municiones, las cuales deberían ser devueltas o repuestas al final del crucero. Por lo general, esta medida no fue ejecutada en la práctica, pues una gran mayoría de los corsarios al servicio de Buenos Aires procedían de puertos norteamericanos y ya estaban pertrechados cuando se lanzaban a efectuar sus cruceros. Se estipulaba en el Reglamento provisional que el buque corsario antes de partir debería ser inspeccionado por un oficial del Ministerio de Marina o, en caso de estar equipado en un puerto aliado (léase en los EE.UU.), se llevaría a cabo por un representante diplomático; de nuevo nos encontramos con un requisito poco o nada aplicado en la práctica.

El artículo 8º de este Reglamento establecía que las presas deberían ser remitidas a los puertos del Estado para ser juzgada pero aclaraba que *"... si ocurriese alguna circunstancia extraordinaria que lo embarace, usará el comandante del corsario de arbitrio, consultando su seguridad, y reservando los documentos justificativos que presentará a su tiempo al Tribunal competente"*[390]. Este artículo era tan elástico que daba completas facultades a los capitanes corsarios para evitar el tener que remitir como obligación las presas a Buenos Aires; el artículo respondía a una cuestión lógica por otra parte: no se podía debilitar la tripulación de un corsario remitiendo parte de sus hombres con la presa a Buenos Aires en un viaje que, desde el Golfo de Cádiz, tenía una duración media de 45 días; esa era la razón lógica; sin embargo, la razón práctica hacía que, por sistema, si la presa era de valor se remitiese a puertos del Caribe o de la costa este de los EE.UU. Otro apartado del reglamento provisional trataba de subsanar esas pérdidas que la ambigüedad del 8º podía provocar. Así se otorgaba a los corsarios una rebaja de un tercio sobre los derechos que deberían pagar las mercaderías, las cuales eran subastadas en

público; la excepción venía dada por las municiones y el armamento de guerra, pues el gobierno se reservaba el derecho de compra con una rebaja de un diez por ciento sobre el precio corriente; si se aprehendía oro o plata, el gobierno se reservaba una comisión del seis por ciento, como recompensa por las municiones y armas prestadas y la reducción de los derechos de importación[391].

Una disposición vistosa aunque nada efectiva en la práctica fue la relativa a los negros capturados; éstos debían ser enviados a puertos bonaerenses, y sobre ellos el gobierno pagaría cincuenta pesos por aquellos que pudiesen servir en los ejércitos al menos durante cuatro años; sobre los que no pudiesen ser conducidos a dichos puertos se dice que debían ser llevados a puertos de naciones libres de América para ser puestos a disposición de aquellos gobiernos y no poder ser vendidos como esclavos. Buenas palabras tan sólo; la esclavitud siguió existiendo en la zona del Plata y los corsarios eran procedentes en su mayoría de zonas esclavistas tendiendo a remitir sus presas a puertos en los que era común el comercio de seres humanos[392]; además, era bastante frecuente que la actividad corsaria se alternase con la trata[393].

Con posterioridad a la publicación del Reglamento provisional se ordenaron rebajas de los derechos que debían pagar sobre las mercaderías introducidas por los corsarios, especificando que tales derechos debían abonarse en moneda contante y sonante y no en papel moneda. En 1819, en vísperas de la preparación de una nueva expedición contra

---

390 Ibídem, pg.: 25

391 Este artículo, así como el tercero, que permitía a los extranjeros que nunca habían residido en el país obtener patentes de corso, fueron señalados por el Departamento de Estado de los EE.UU. como causantes de los repetidos abusos ejecutados por los corsarios: *"Las autoridades de Washington se quejaban, a menudo, de que las transgresiones reconocían como origen el que las autoridades de Buenos Aires no responsabilizaban a los capitanes"*, Currier: *Los cruceros del "General San Martín"*...,pg.: 107

392 Ibídem, pg.: 26.

393 A este respecto remitimos al epígrafe en que hacemos referencia a la entrega del bergantín *Pichincha,* el cual operaba bajo pabellón rioplatense en la guerra contra el Brasil, en el curso de dicho conflicto capturó

América (la frustrada por el levantamiento de Riego en las Cabezas de San Juan), se emitió un decreto por el que se concedían premiso extraordinarios a los corsarios que capturasen transportes enemigos; a estos se añadían premios de cincuenta pesos por cada prisionero de guerra capturado a bordo de un transporte enemigo y llevado a Buenos Aires o a cualquier puerto aliado, así como quinientos pesos de premio por cada cañón tomado a bordo de un buque de guerra español.

II.4.1.3.2.3. La Banda Oriental desde 1815

La invasión portuguesa de la Banda Oriental en 1816 dejó a Artigas confinado en su cuartel general de Purificación y marginado de cualquier salida al mar. Carente de marina se decide, con la ayuda del agente consular de los EE.UU. en el Río de la Plata Thomas Lloyd Halsey, a habilitar los medios legales para que, en el nombre de la República Oriental, corsarios de otras naciones puedan efectuar el corso contra los portugueses primero y, más tarde, contra los españoles.

El acuerdo entre ambas partes, Artigas y Halsey, disponía que el primero de ellos daría forma a las medidas legales necesarias (ordenanza de corso y patentes) para que el segundo pusiese en manos de corsarios norteamericanos las patentes y disponer del salvoconducto necesario para no ser acusados de piratas, y poder ejercer así el corso en nombre de una nación sin salida al mar y sin puertos. El gobierno oriental concedía patentes a cualquier propietario de barcos que aceptase cumplir el tenor y la letra de la ordenanzas y

varias presas brasileñas tripuladas por marineros negros y un bergantín cargado de esclavos para su venta; todos ellos, incluidos los negros libres, iban a ser vendidos en San Eustaquio.

de la propia patente y que satisficiese una fianza, garantía del buen uso de los documentos entregados[394].

La normativa que rigió el corso en la Banda Oriental se promulgó en 1816; consta de 18 artículos que deberían determinar con toda exactitud la conducta seguida por los corsarios en su actividad desde el punto de vista del derecho de gentes. El primero de ellos advertía que el comandante, oficiales y demás subalternos del corsario quedaba bajo la protección de las leyes del Estado y, aun cuando fuesen extranjeros, gozarían de los privilegios e inmunidades de cualquier ciudadano americano mientras durase su se servicio a la República Oriental; a juicio de Beraza (un autor exaltado con desmesura en sus manifestaciones nacionalistas), este artículo mostraba la creencia de Artigas en una única patria americana y los extranjeros a los que hacía referencia no serían, pues, ni norteamericanos, ni chilenos o venezolanos; sólo serían extranjeros los no americanos.

A continuación, el articulado iba revistiendo de legalidad la actividad corsaria; el artículo segundo incidía sobre la necesidad de efectuar contratos por escrito entre armador y capitanes y con los demás tripulantes; el artículo tercero indicaba la cantidad que debían abonar los corsarios sobre el botín apresado: un cuatro por ciento; a este respecto, el cuarto aportaba más información al indicar que debía entregar el corsario la mitad del armamento y útiles de guerra capturados en la presa y, aunque el resto quedaba a disposición y beneficio de los armadores, el Estado se reservaba la posibilidad de reclamarlo en función de sus necesidades bélicas.

EL artículo 7º indicaba cuál debía ser el pabellón que arbolasen los corsarios: *“... la bandera tricolor, azul, blanca y colorada, en el modo y forma en que la usan los demás corsarios y que tiene ordenado la Provincia”*[395].

[394] Reproducimos un ejemplo de patente artiguista en los apéndices de esta Tesis.

Los dos siguientes artículos se ocupaban de determinar las buenas presas. Cabe resaltar que en ningún apartado de cualquiera de los dos se cita de manera textual como enemigos a los españoles y, sin embargo, sí se hace esa mención específica de los portugueses; de hecho el artículo 8º está dirigido ex profeso contra Portugal: "*El Gobierno declara por buena presa todo y cualquiera buque navegante con bandera portuguesa y con patente de aquel Gobierno debiendo todos sus cargamentos, buques y efectos ser vendidos o enajenados en justa represalia*"[396]; como vimos en el apartado que dedicamos a los precedentes legislativos, en este artículo se alude a la justa represalia que analizaban autores como Vitoria; en este caso la medida va dirigida contra quien efectuó una injuria digna de reparación: la nación portuguesa por haber invadido la Banda Oriental.

El siguiente artículo abre un poco más el abanico de las buenas presas y, sin hacer mención específica a ninguna nación advierte que cualquier buque que al ser reconocido por un corsario oriental, que enarbolase el pabellón nacional mostrase hostilidad sin ser provocado, podría ser considerado buena presa. El artículo décimo advertía, por último, que podría ser declarada buena presa cualquier buque que portase papeles oficiales, útiles de guerra o armamento relativas a "*... la subyugación y nueva conquista de estas provincias u otras cualesquiera del continente americano*"[397]. El último artículo dedicado a la calificación de las presas es el undécimo, el cual como ocurriese en la O.C. española de 1801 o en similares ordenanzas de América y Europa, señalaba como buena presa también a aquellos buques que navegasen sin la correspondiente documentación que lo habilitase, por lo que podrían ser considerados piratas.

---

[395] Cfr. Beraza, A.: *Los corsarios de Artigas*. Montevideo, 1949, pg.: 36.
[396] Cfr. Beraza, *op. cit.*, pg.: 36.
[397] Ibídem.

A diferencia de las ordenanzas española o bonaerense, estas normas dictadas por Artigas nada dicen acerca de la necesidad de sellar escotillas o evitar el saqueo de las presas. El artículo catorce sólo señala que se debe guardar la mayor moderación posible con los prisioneros de guerra y, en el artículo quince, que se guardará y se hará guardar el mejor orden en la visita de los buques y reconocimiento de las presas; y éstas, podrían remitirlas a cualquier puerto nacional, neutral o aliado para su venta, es decir, no hay constancia de la existencia de un tribunal de presas, y sin más contemplaciones se habilita al capitán para determinar si la presa es buena y proceder así a la venta. Como vemos esta ordenanza dejaba demasiados resquicios legales que podían favorecer en los corsarios, según las circunstancias, un comportamiento bastante difícil de controlar por parte de las autoridades orientales; algo lógico por otra parte, pues Artigas carecía de puertos y no podía, por tanto, establecer tribunales de presa ni habilitar autoridades para la inspección de los corsarios antes de su partida; y por supuesto, tampoco podía recibir las presas; tenía que confiar en el buen hacer de sus corsarios, en la buena fe a la hora de la aplicación de estas normas y en el cumplimiento de las mismas. Sin embargo y, a pesar de los desmedidos elogios de Beraza a estas normas, consideramos que la ambigüedad de su contenido y lo difuso del articulado eran acicates para que los corsarios pudiesen traspasar con facilidad la línea que separaba su ejercicio de la nada honrosa piratería.

II.4.1.3.3. Chile

El éxito de los corsarios bonaerenses sirvió de acicate para que pronto se decidiesen las autoridades de Chile a fomentar el corso y a tratar de disponer de una fuerza naval suficiente como para acabar con la supremacía naval española en el Pacífico. *"Es de primera necesidad una marina, aunque cueste, armada de pronto en Valparaíso; la de*

ellos es despreciable por falta de marineros; si llegasen a Valparaíso los dos corsarios que V. me dice en su última, sería indudable el golpe a los marinos españoles"[398]. Estos planteamientos los hace O'Higgins en una carta a Pueyrredón en agosto de 1817 llevado por el entusiasmo de la noticia de los dos corsarios que, partiendo de Buenos Aires remontarían el Cabo de Hornos para hostigar la navegación española en el Pacífico. Hasta ese momento esa costa estaba bajo el control absoluto de dos fragatas de guerra españolas auxiliadas por un grupo de mercantes armados.

Los chilenos buscaron en Inglaterra al hombre que comandase su recién creada marina, en 1818 contactaron con Thomas Cochrane poco tiempo antes expulsado del servicio naval a causa de un escándalo financiero en el que se vio involucrado, al parecer, de manera muy injusta. Desconocemos hasta que punto influyó la figura de este genial marino inglés en la redacción de una ordenanza de corso chilena. No obstante, el modelo en el que se basa la reglamentación en esta materia propia de este país tiene una clara influencia inglesa[399].

La práctica en materia de presas, que se aplicaba por igual a los corsarios como a la Escuadra Nacional, seguía en sus comienzos la Recopilación de Leyes de Indias, hasta la publicación del Reglamento provisional de Corso de 10 de noviembre de 1817, cuyas

[398] Pérez Turrado, G.: *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú*. Editorial Naval, Madrid, 1996, pg.: 106.

[399] Cochrane no era nada partidario del sistema de reparto de los botines dentro de la Royal Navy, pues sospechaba que había una gran corrupción implícita en un sistema que hundía sus raíces en el siglo XVI; a juicio de este marino los Tribunales del Almirantazgo, los encargados de valorar las presas, desfalcaban gran parte del botín por medio de un complicado sistema de cuotas y cargos. La forma que los ingleses tenían de hacer el reparto premiaba incluso a aquellos que no habían tomado parte en la acción de la captura: los almirantes de puerto y aquellos que comandaban las escuadras, aun hallándose a centenares de millas del punto donde alguno de sus buques había efectuado una captura, recibían una octava parte del valor total del botín. Harvey, *op. cit.*, pg.: 90-91.

normas fueron modificadas por un Senado Consulto de 1821, respecto a la constitución del Tribunal y el procedimiento[400], publicado en 2 de junio de ese mismo año[401].

Con el reglamento provisional, Chile adoptó el sistema inglés, y esto se aplicó también en la distribución de presas y el comportamiento de corsarios[402]. Los bienes aprehendidos y declarados “buenas presas”, según el procedimiento pertinente, eran repartidas entre los aprehensores y el Estado de Chile: la totalidad para aquellos, en caso de buques de guerra, y el cincuenta por ciento cuando se trataba de barcos mercantes, quedando la otra mitad para el Estado, deducido un sexto y más tarde un décimo para el Director Supremo. Este sistema adolecía del mismo grave error que denunciaba Cochrane para el sistema inglés: se recompensaba por la captura de valiosos mercantes, en lugar de recompensar por la aprehensión de buques de guerra enemigos; se fomentaba, en cierta manera, la piratería en lugar de incentivar las capturas que en realidad debilitasen al enemigo.

Se consideraba “buena presa” toda la propiedad enemiga capturada en el mar, tanto en alta mar, como en la costa y en los puertos (suponemos que excluidos los puertos neutrales, como en todas las ordenanzas de corso), a bordo de buques de guerra, oficiales y corsarios y barcos mercantes, además de los propios barcos. Además, siguiendo las costumbres británicas, pero a diferencia de las Ordenanzas argentinas, se consideraba "buena presa" la propiedad enemiga conducida en barcos mercantes de bandera neutral, y la propiedad neutral en el caso de que fuera una nave capturada, rompiendo un bloqueo

[400] Stewart Stokes, H.I. y Cabello Pizarro, C.: *Los corsarios en la historia chilena;* en la siguiente URL http://www.udec.cl/historia/art2-re7.htm.

[401] López Urrutia, C.: *Los insurgentes del Sur* en la siguiente URL http://www.prodigyweb.net.mx/jrossow/History/Default.htm

[402] Sin embargo, hasta la publicación del senado consulto de 1821, el reparto de presas en la armada chilena se regía por el sistema español: tres quintos para la tripulación y guarnición y dos quintos para los oficiales, cfr. López Urrutia, *op. cit.*

establecido según las normas del derecho internacional. Aquí surgía un grave problema de la distinción entre los bloqueos efectivos (con presencia de buques,) o sólo sobre el papel (como mera declaración de intenciones) presentando problemas de interpretación para Chile durante las restantes guerras del Siglo XIX, e incluso durante la Guerra Civil de 1891[403]. Además, Chile sostuvo que la jurisdicción de presas alcanzaba a las capturas en tierra, hechas por una fuerza naval o por cooperación de una fuerza naval. Esto no era aceptado por lo general a escala internacional, excepto por los Estados Unidos.

El sistema de presas establecido por las autoridades chilenas y los premios subsiguientes fueron el verdadero sustento económico de una armada necesitada de fondos para su propio sostén. No obstante el corso fue un verdadero quebradero de cabeza para los chilenos, los corsarios crearon tantos problemas como soluciones, algunos de estos problemas se prolongaron incluso más allá de la independencia[404].

II.4.1.3.4. Costa Firme

Resulta cuando menos curioso que el territorio americano que por más tiempo prolongó su lucha de corso marítimo contra España sea, a su vez, el que menos noticias aporta sobre su legislación al respecto. Desde 1814 hay noticias de corsarios cartageneros y margaritanos, los cuales debemos suponer que se rigieron en un principio por las ordenanzas de 1801 y 1802 adaptándolas a sus intereses particulares, como hicieron todos los rebeldes. Aun en 1828 hay constancia de una guerra de corso contra España; los buques grancolombianos entraban y salían con total tranquilidad de Gibraltar para efectuar sus depredaciones a todo lo largo de las costas del Mediterráneo.

---

403 Stewart Stokes, Cabello Pizarro, *op. cit.*
404 Vg. el caso del *Macedonian.*

Sabemos que en 1819 Bolívar manifestaba a Brión su decepción por no haber sabido recurrir antes al corso como un medio de hacer la guerra a España barato y eficaz, como así lo demostraban los éxitos obtenidos por los corsarios bonaerenses a los que aludía Bolívar en su comentario a Brión. De su cambio de pensamiento y de la aceptación definitiva de los corsarios como arma de guerra da buena cuenta que, en 1824, Bolívar reconocía que eran la única fuerza ofensiva sudamericana contra España[405]. Entre 1816 y 1823, operando desde Isla Margarita, Brión al mando de una escuadra formada por siete buques tuvo en jaque a la fuerza naval española en el Caribe. Es justo en esta isla, en Juan Griego, donde se erigía el almirantazgo venezolano y el tribunal de presas, allá se condujeron capturas hechas tanto por corsarios colombianos o venezolanos, como las que hacían los bonaerenses.

Advierte Maria Elena Capriles en su tesina *Relaciones entre liberales españoles e hispanoamericanos. El corsarismo hispanoamericano en España después de la Independencia*[406]que no hay presencia en las leyes y acuerdos gubernamentales grancolombianos acerca de la necesidad de armar corsarios contra España[407], algo que, como hemos visto en dos ocasiones, choca incluso con el pensamiento del propio Bolívar. Los corsarios colombianos siguieron cruzando los mares contra España ya que desde Cuba y Puerto Rico se efectuaba una gran presión naval sobre las costas del norte de Sudamérica; así lo demuestran hechos ocasionales como la captura del bergantín *Pichincha* en San Juan de Puerto Rico y de su capitán, el legendario Almeyda hacia fines de 1827; o la rendición de la corbeta *Orinoco* en 1823 en el mismo puerto antes citado. Dos “éxitos” de la Armada

---

[405] Scheina, R.L. : *Iberoamérica. Una historia naval: 1810-1987*, pg.: 29
[406] Inédita aun en el momento de redactar esta líneas.
[407] Capriles, *op. cit.*, pg.: 145

española que no habrían tenido lugar de no haber sido por sendos motines a bordo de las naves antes mencionadas.

Consideramos, modestamente, que quizás el corso colombiano no tuviese en sus inicios el mismo alcance que el bonaerense, sobre todo por la presión ejercida por la figura de Brión dentro del mando de la flota colombiana. Éste se opuso desde un principio a las aventuras de Aury, un corsario de comportamiento más que fluctuante y dúctil, quien intentó buscar siempre el pabellón de cualquiera de las repúblicas rebeldes, para navegar bajo la protección de sus patentes; y, quizás, otra razón que también valoramos es la importante presencia de los apostaderos de La Habana y Puerto Cabello, que ejercieron una fuerte presión sobre esta zona del continente y actuaron como un significativo factor de superioridad naval, sólo rota en la batalla del lago Maracaibo.

II.4.2. Los corsarios en la guerra anglo-norteamericana de 1812

El componente humano más importante en estos corsarios es el de procedencia norteamericana, su precedente inmediato en el tiempo es la llamada segunda guerra de la independencia, el conflicto que enfrentó a los EE.UU. con Gran Bretaña entre 1812 y 1814, fue un verdadero "banco de ensayos" de nuevos tipos de buque de guerra y de tácticas navales. Cuando comienza ésta nos encontramos con dos contendientes que muestran un enorme desequilibrio en cuanto a los medios de que disponen: de un lado la omnipotente Royal Navy británica, en ese momento la armada con más y mejores medios del globo[408], del otro la marina de un país en formación, con poco menos de cuarenta años de

[408] En 1812 la Royal Navy británica contaba con 99 navíos de línea, varios centenares de naves menores y, más o menos, 140.000 tripulantes. Johnson, P.: *El nacimiento del mundo moderno*. Javier Vergara Ed., Buenos Aires, 1992, pg.: 34.

independencia y con unos medios acordes con su estatus[409]; a comienzos de 1812 la armada norteamericana contaba con 14 buques preparados para el desempeño de sus servicios en la mar: las tres fragatas de 44 cañones: *United States, Constitution* y *President*, las de menor porte *Congress*, *Essex* y *John Adams*, las corbetas *Hornet* y *Wasp*, los bergantines-goleta *Argus, Syren* y *Nautilus*; y los pequeños bergantines *Enterprise* y *Viper*[410]. No obstante, esta nación estaba comenzado a cimentar los pilares de los que habría de ser, en el futuro un potente poder coercitivo. La armada estadounidense contaba aun con un pequeño cuerpo de oficiales navales (más o menos unos 500) aunque muy bien entrenados[411] se estaba nutriendo de personal joven, interesado por el servicio, voluntarios, y ansiosos por obtener ascensos y galardones, nada que ver con el execrable sistema de levas usados por los ingleses; buena parte de los que se incorporaban eran desertores de la Royal Navy británica. Por cierto, que ese fue una de las excusas empleadas para justificar el estallido del conflicto, cuando los comandantes de los buques británicos se arrogaron el derecho de registro de todos los navíos norteamericanos en busca de desertores, lo que provocaba, en caso de hallarlos, el consiguiente apresamiento de los mismos (secuestro según la versión norteamericana)[412].

---

[409] A modo de curiosidad indicar que, fue la persecución del corso berberisco del Norte de África la que motivó la creación de la marina de guerra norteamericana, un Acta del Congreso de Marzo de 1794 autorizaba la construcción de los primeros navíos de guerra, para actuar contra este mal endémico de los mares cercanos al Estrecho de Gibraltar. Gardiner, R. (ed.): *The Naval War of 1812*. Chatham Publishing, Londres, 1998, pg.:29

[410] Gardiner, R. (ed.): *op. cit.*, pg.: 30

[411] Ibíd.

[412] Los orígenes de esta guerra no están nada claros. Entre otros estaban el antagonismo mutuo entre británicos y norteamericanos tras la guerra de independencia. La antigua metrópoli veía en el republicanismo norteamericano una ideología tan amenazadora, casi tan peligrosa como su versión francesa. No identificaban a los EE.UU. como un país "normal" y legítimo. Los EE.UU. se vieron cogidos entre dos fuegos al establecerse el bloqueo continental desde 1806 y esto podía afectar a una economía creciente como la suya. Desde 1807, los navíos norteamericanos, incluso los de guerra estaban siendo sometidos a un estrecho marcaje por parte de la unidades de la Royal Navy. Por otra parte, la guerra era una magnífica excusa para proyectar el creciente poder estadounidense sobre la Florida, bastante desguarnecida por parte de España. Cfr.: Jonson, P.: *El nacimiento del mundo moderno*. Javier Vergara, Buenos Aires, 1992, pgs.: 21-24

Llegó la guerra y para sorpresa de los británicos, embarcados además en el conflicto contra Napoleón, los norteamericanos lograron rápidas y contundentes victorias, empleando para ellos dos importantes elementos: potentes fragatas, mayores y más artilladas que las de los británicos, tripuladas por competentes marinos y oficiales; el segundo elemento fue la colaboración de una gran multiplicidad de corsarios.

Son, pues, los herederos de John Paul Jones, los corsarios, quienes nos interesan. Puede parecer que estemos abordando un conflicto muy lejano, apartado del contexto geoestratégico de esta obra, pero nada más lejos de la realidad: las consecuencias de la segunda guerra de la independencia norteamericana van a tener una notable influencia en los acontecimientos que abordamos en esta investigación.

El presidente Madison, atendiendo a la neta inferioridad de la fuerza naval norteamericana, extendió abundantes patentes de corso, es decir, como indicábamos antes, legalizó a numerosos piratas para capturar presas inglesas. La mayor parte de ellos partieron de Baltimore, en la bahía de Chesapeake, en buques construidos en esta misma zona, en Fells Point. Estos corsarios lograron hacer una 1700 presas británicas en los dos años y medio de guerra.

Alguno de ellos se movieron a un lado y otro de la "delgada línea roja" que separaba a corsarios de piratas, es el caso que ya hemos visto de los hermanos Laffite, en especial de Jean, contrabandistas franceses de Bayona, establecidos en Nueva Orleáns, desde donde comerciaban con bienes de contrabando y con esclavos. Desde su posición de poderío dentro del área de la desembocadura del Mississippi, Laffite se convirtió en un aliado apetecible para los británicos durante la guerra contra los EE.UU., por lo cual llegaron a ofrecerle 30.000 dólares y un mando en la Royal Navy. Alertó de tal oferta a los

mandos del ejército estadounidense, pero su falta de credibilidad provocó la desconfianza de éstos y el consiguiente ataque a sus posesiones.

Ofreció de nuevo su colaboración a las tropas norteamericanas, en concreto al general Andrew Jackson, a cambio de un perdón por sus actividades piráticas y de contrabando. Lo obtuvo, y en 1817 organizó una nueva comuna corsaria en Galveston donde ejerció como verdadero gobernador y continuó sus ataques contra los buques españoles. La presión diplomática española, sus ataques indiscriminados que habían alcanzado ya a buques americanos y el interés de los EE.UU. porque nada ni nadie enturbiase las negociaciones con España para hacerse con la Florida, motivaron que Laffite fuera de nuevo expulsado de la zona. Aunque el enclave de Galveston pertenecía entonces a México, fue capturado por las tropas desembarcadas de un buque de guerra norteamericano en 1821, y Laffite tomó rumbo al Caribe.

Sin embargo la realidad era distinta para la mayor parte de los corsarios norteamericanos. No nos encontramos con "reyezuelos" capaces de negociar de igual a igual con naciones contendientes ofreciendo sus servicios al mejor postor; los más de ellos sólo tenían patentes de corso y mercancía (práctica habitual también entre los armadores españoles), esto es, navegaban en buques mercantes que se disponían a realizar sus travesías comerciales, sólo que armados y dispuestos, llegado el caso, a capturar mercantes enemigos; sin embargo, los verdaderos corsarios hacían cruceros en buques armados casi como naves de guerra, con la sola intención de capturar mercantes enemigos. En un principio sus correrías se limitaron a las aguas cercanas al continente americano, el Caribe y los Grandes Lagos entre los EE.UU. y Canadá, pero poco a poco fueron extendiendo sus

depredaciones más allá, internándose en el Atlántico y alcanzando las costas de las Islas Británicas, tal y como Jones hizo en el primer conflicto contra Gran Bretaña.

Algunos capitanes corsarios buscaron zonas marítimas nuevas para cruzar contra los ingleses, sobre todo aquellas en las que no era esperada su presencia; William S. Stafford, más tarde conocido como Guillermo Estífano en su etapa de corsario al servicio de Buenos Aires, al mando del corsario de Baltimore *Dolphin*, se desplazó hasta el cabo de San Vicente hacia finales de 1812 e inicios de 1813, durante dos meses no obtuvo presa alguna, hasta que, por fin, en febrero de 1813 su paciencia fue recompensada cuando capturó a los buques británicos *Hebe* y *Three brothers;* uno de los capitanes ingleses no pudo menos que expresar su sorpresa al encontrar *"...un maldito corsario yankee"* en esas aguas; no obstante, la victoria quedó empañada cuando el *Hebe* fue represado por los ingleses cuando intentaba alcanzar un puerto norteamericano, e incluso Stafford y su buque fueron capturados por los ingleses tras una desesperada resistencia en abril de 1813[413].

Los corsarios norteamericanos en sus cruceros por el Atlántico oriental emplearon como puertos-base los de las islas Azores, como, por ejemplo, Fayal. Sus apariciones fueron normales hasta en puertos como el de Cádiz. Veamos algunos ejemplos, como este de 26 de diciembre de 1814: *"Entran en el puerto el bergantín inglés Sans Souci, de Terranova en 31 días* [...]*; este buque fue apresado por la goleta americana Amalia, en la latitud de 40º y 48' de longitud meridiano de Londres, su capitán de presa Alexander Adams, y ha venido a esta bahía a reparar algunas averías"*[414]. Durante algunas semanas entre enero y marzo de 1815 se promediaron las visitas tanto de buques de guerra ingleses como de corsarios norteamericanos, pequeñas escaramuzas, persecuciones, intercambio de

[413] Gardiner, *op. cit.*, pg.: 68.
[414] BTG, LS nº 1, 26/XII/1814-2/I/1815.

cañonazos y poco más, así hasta que llegó la noticia del final de la guerra entre ambas naciones: "*Buques entrados. Hoy un bergantín español del O. y la corbeta de guerra inglesa Sabrina, del crucero; ésta entró en bahía a las 2 y ½ trayendo en su tope mayor el estandarte nacional de Inglaterra, habiendo disparado cuatro cañonazos, en señal de haber recibido noticia de la ratificación de la paz con los americanos*"[415]. Hacer llegar a las unidades combatientes en el mar la noticia de la paz sellada con el Tratado de Gante (24 de diciembre de 1814) era más lento de lo previsto y durante algún tiempo se prolongaron las hostilidades en alta mar y, como dijimos, Cádiz fue escenario de estos acontecimientos.

No obstante, opina Gardiner, que incluso entre los historiadores contemporáneos hay una cierta predisposición a exagerar las cualidades de los buques y los logros de sus tripulaciones; una tendencia que se hace notar bastante entre los historiadores hispanoamericanos que se han centrado en el tema del corso insurgente. Por lo general, los mercantes eran lentos, poseían un armamento más ligero que el de los corsarios y eran tripulados por la menor cantidad posible de hombres, siempre orientado ello a obtener el mayor beneficio posible; por todo lo cual, capturar a un mercante con un buque corsario veloz, maniobrero, con un poderoso armamento y una gran tripulación en términos numéricos, no podemos considerarlo un acto heroico, sin embargo, para el afortunado que llevaba a cabo semejante acción esto se convertía en un magnífico negocio[416].

Según este mismo autor, en contra de la opinión popular, los corsarios exitosos eran la minoría, calcula que de un total de 526 buques documentados como poseedores de patentes de corso, sólo unos 207 llegaron a capturar alguna presa, es decir, tres de cada

---

[415] BTG, DM 24/III/1815.
[416] Gardiner, R. (ed.): *op. cit.*, pg.: 27.

cinco regresaban con las manos vacías[417]. Al inicio de la guerra de 1812, las condiciones para los corsarios eran muy favorables; en los primeros seis meses de enfrentamiento los corsarios de Salem capturaron 87 presas, de las cuales 58 llegaron a puerto y ello a pesar de que la primera generación de corsarios no había sido construida con semejante propósito. Se trataba de mercantes que reorientaban sus actividades. Sólo cuando el bloqueo de los puertos norteamericanos por parte de los británicos se hizo más duro se inició la construcción de buques más grandes y poderosos, construidos con la clara finalidad de hacer la guerra de corso.

Concluye Gardiner sus reflexiones sobre los corsarios norteamericanos diciendo que los daños causados a los británicos requieren de un análisis cuantitativo más objetivo de lo hecho hasta ahora. Para ello recurre a algunos indicadores económicos que sugieren que el impacto causado en la navegación mercantil inglesa ha sido exagerada por aquellos que se han dedicado al estudio del corso[418]

Tras esta guerra quedaron desocupados cientos de corsarios, los puertos llenos de buques construidos con unos fines muy particulares, tripulados por hombres que habían llegado a conseguir pequeñas fortunas en la guerra de corso; ahora se planteaban varias opciones para su futuro más inmediato. La que más nos interesa es la que siguió buena parte de estas tripulaciones: unirse a la rebelión en las nacientes repúblicas hispanoamericanas. En la nueva guerra en la que van a participar aplicarán las técnicas usadas en el conflicto con Inglaterra, además, claro está, de los mismos buques empleados con anterioridad: las goletas o clippers de Baltimore.

[417] Ibíd., pg.: 28.
[418] Ibíd..

II.4.3. El clipper de Baltimore

Al principio, los corsarios emplearon mercantes reconvertidos pero, de modo paulatino comenzaron a construirse buques destinados de modo específico a esta misión. Algunos astilleros norteamericanos fueron especializándose e imponiendo un modelo de buque; tal es el caso de Baltimore. Los constructores y armadores de la bahía de Chesapeake estaban convencidos de poseer el mejor producto y por ello trataron de convencer, primero al resto de los EE.UU. y, luego, a todo el mundo de la superioridad de sus construcciones. Buena parte del diseño de estos buques estaba basado en la pura intuición, sin embargo el trabajo de algunos astilleros, como los de Baltimore, eran garantía de un trabajo de calidad. A pesar de emplear en su construcción materiales de muy buena calidad eran buques con una vida operativa muy corta, por ejemplo, de los 111 matriculados en Baltimore en 1812, sólo 2 tenían más de cinco años[419] Sin embargo, eran máquinas extremas con un escaso margen de estabilidad y necesitadas de marineros muy capaces y con gran experiencia; incluso tripuladas por expertos marineros podían ser peligrosas, baste recordar, sin ir más lejos el naufragio del *Pride of Baltimore* en 1986, una réplica exacta de aquellos navíos, hundida cuando navegaba a tan sólo 9 nudos[420].

Como decíamos, en un principio fueron mercantes reconvertidos, pero aun así los norteamericanos poseían una gran ventaja en este terreno, ya que dos décadas de guerra y de bloqueo continental en Europa habían hecho primar algunas características sobre otras en el diseño y construcción naval. Importaba sobre todo que fuesen buques rápidos aunque para ello hubiese que renunciar a parte de la capacidad de carga; sus cascos eran afilados,

[419] Ibíd., pg.: 67
[420] 1 nudo equivale a 1 milla náutica, o lo que es lo mismo, 1852 metros.

ideales para escapar de los bloqueos. El tonelaje medio estaba en torno a las 286 (el de mayor desplazamiento era el *Mammoth*, de 376, de la matrícula de Baltimore), las tripulaciones podían estar en torno a una media de 110 hombres. El armamento solía consistir en unos 12 a 16 cañones de entre 12 y 24 libras, aunque solían montar con más frecuencia carronadas, más útiles en el tipo de combate que llevaban a cabo. A veces montaban un cañón giratorio (de colisa) de un calibre mayor, por ejemplo de 32.

Los puertos norteamericanos contaban con verdaderos enjambres de buques rápidos y muy marineros, perfectos para el contrabando y para la trata de negros: bergantines, goletas de gavias, y un tipo de buque muy particular el llamado clipper de Baltimore, el más empleado por los corsarios. Una clase de embarcación que había comenzado a frecuentar los puertos españoles y, sobre todo, los de la América española. Como hemos indicado antes, estos buques habían sido diseñados con una finalidad especial: convertirse en los más rápidos, capaces de eludir el bloqueo continental impuesto por los británicos, sacrificando para ello la capacidad de carga, reducida a favor de una mayor velocidad.

Estos modernos buques construidos en astilleros de Baltimore o Boston, eran capaces de aventajar a cualquier barco de guerra. El nombre de clippers deviene de su velocidad, su afilada proa y buido casco. En su mayor parte se trataba de goletas de alto velamen o bergantines. Eran los galgos del mar. Mac Gregor Laird manifestó, después de su expedición al Níger en 1832-1834: "*En lugar de los grandes y cómodos barcos (anteriormente usados en el tráfico de esclavos), hemos obligado a los tratantes de negros, con nuestra interferencia, a emplear un tipo de navío, conocido entre los marinos como el*

clipper americano, del peor diseño que pueda uno imaginarse, considerando el fin a que se destina, en el que toda comodidad es sacrificada a favor de la velocidad...".[421]

La obra *The Baltimore Clipper* describe estas embarcaciones como de líneas largas, estrechas y elegantes, la arrufadura muy ligera, los pañoles bajos de una longitud mayor que media cubierta, "... *las vergas de proa, tremendas para el tamaño del buque y todo el diseño dominado por unas enormes dimensiones"*[422]. Tales buques sólo podían ser capturados cuando estaban anclados. Una vez en el mar, con una ligera brisa podían aventajar incluso a las nuevas fragatas de vapor, bien entrada ya la década de los treinta del siglo XIX.

Fueron estos los buques más empleados en el enfrentamiento contra los británicos; sin embargo, después de cesar las hostilidades no había necesidad en la práctica de mantener estas goletas, rápidas, armadas y con una capacidad de carga limitada; se planteaban, pues, tres opciones:

1. Incorporarse al emergente comercio con China, a través de Wampao, en Cantón, desde donde importando pequeños cargamentos de productos de alto valor añadido obtenían grandes beneficios en los puertos norteamericanos;
2. Seguir actuando como corsarios al servicio de los rebeldes de la América española en su guerra contra la metrópoli;
3. Practicar el lucrativo e ilegal comercio de esclavos.

421 Mannix, D.P. y Cowley, M.: *Historia de la trata de negros*, Alianza, Madrid, 1970 2ª ed., pg.: 196
422 Chapelle, H.I.: *The Baltimore Clipper*, Salem, 1930, cfr.: Mannix, D.P. y Cowley, M.: *Historia de la...*, 1970, pg.: 196.

Un ejemplo muy característico de todas estas posibilidades nos la ofrece uno de estos clippers: el *Chasseur*, tras su campaña de corsario contra los británicos, realizó en 1815 una singladura hasta Cantón, costeando el continente africano y doblando el Cabo de Buena Esperanza, adentrándose en el Índico y arribando, por último a Cantón; allí embarcó té, seda, satén, porcelana y otros productos de alto coste y de gran demanda en los EE.UU. El viaje de retorno, a pesar de las duras condiciones de navegación consiguió efectuarlo en sólo 95 días, tiempo record que tardaría casi veinte años en ser batido: hasta 1832 que logró acabar con la marca el clipper *Atlantic*[423].

El *Chasseur* acabó sus días como el *Cazador*, guardacostas al servicio de la Armada española en el Caribe, una paradoja: un buque que había combatido a un imperio colonial acababa su vida operativa al servicio de otro imperio colonial en guerra con los rebeldes de América.

II.4.4. Los buques insurgentes

Estos clippers serán los buques que aparezcan denominados, por lo general, como goletas en las narraciones de abordajes y capturas en alta mar, incluso el propio vigía del puerto de Cádiz los denominará como goletas o goletas de gavias. Vayamos ahora con los testimonios directos de las víctimas, de aquellos que pudieron escapar o de quienes lograron cazarlos. Una de las primeras y más completas descripciones que poseemos corresponde a la goleta *Potosí*, de Buenos Aires, comandada por John Chase, la cual capturó el 21 de agosto de 1816 a la fragata española *Ciencia*, en la narración de los sucesos se define al captor como una goleta: "*... construida en Baltimore, tiene de 6 a 8 piezas del calibre de 8 y 12, forrada de cobre, y de 140 a 150 hombres de tripulación, casi*

[423] http://www.intandem.com/NewPrideSite/Navigate/SiteMap.html

todos americanos [estadounidenses], *la pintura es negra y con una cinta estrecha encarnada, de dos palos con gavias, inclinados hacia popa, y de cubierta (a puente seguido) de construcción y aparejo propios para el comercio de esclavos...”*[424].

Vemos que esta descripción se ajusta en muchas características a las ya expuestas en los epígrafes anteriores, incluso en cuanto a la tripulación a bordo del corsario: un buque construido, casi con seguridad, en Fells Point, Baltimore, con algo más de un centenar de hombres a bordo, norteamericanos y con un oficial de la misma nacionalidad al mando. Pero una obra de referencia argentina nos aporta más datos sobre esta embarcación: poseía la carta patente nº 49, del gobierno de Buenos Aires, otorgada el 23 de octubre de 1815, armada (construida) en Baltimore, bajo el comando de John Chase y equipada con cinco cañones de a doce. Sus operaciones se desarrollaron en el Atlántico a lo largo de 1816, sus capturas, además de la fragata *Ciencia*, consistieron en otras embarcaciones de menor porte, todas ellas inclusa la fragata fueron vendidas en Puerto Príncipe[425]. El armador de este buque era David C. de Forest, ciudadano norteamericano nacionalizado argentino en agosto de 1812, comerciante afincado en buenos Aires y un decidido colaborador de los insurgentes en sus aspiraciones independentistas. Fue uno de los armadores que más se enriqueció con el corso rioplatense[426].

Por estas breves referencias podemos comenzar a tener una idea de la magnitud de las actividades de los corsarios desde un punto de vista económico, con las claras implicaciones de comerciantes extranjeros asentados en Buenos Aires, pero estos nexos no se limitaban a los asentados en aquella zona: armadores de puertos de Norteamérica e

[424] AGM, sección Corso y Presas, legajo 5237, exp. 375
[425] Arguindey, P.E.: “La Marina de 1815 a 1817. Campañas corsarias”, cap. XII de la *Historia Marítima Argentina*, pg.: 411
[426] Ibid., pg.: 410

incluso comerciantes de origen criollo asentados en Cádiz estuvieron involucrados en el armamento de buques corsarios y en la obtención de las consiguientes patentes.

Entre los días 17 y 20 de julio de 1816, una goleta y un bergantín insurgentes asolaban las costas de las Canarias. Estaban equipados con lanchas que iban y venían desde estos buques abordando a los mercantes. Ambos procedían de Buenos Aires y la goleta montaba cuatro obuses de a 8 y un cañón giratorio de a 12 *"... con mucha arma blanca y de chispa: que estaba forrada en cobre y su costado negro con una franja blanca estrecha y siete portas"*[427], se trataba de la *Independencia del Sur*, salida de Buenos Aires el 1º de abril, que en compañía comenzaron su crucero en los cabos (San Vicente y Santa María) y tras hacer varias presas se trasladaron a las Canarias. Como vemos se repiten algunas características en cuanto a las estructuras de ambas goletas en ambas descripciones: el forro de cobre, la franja blanca o encarnada, la artillería escasa y las más de las veces de pequeño calibre... Estas descripciones van a repetirse con más o menos exactitud de unas a otras[428], ya lo advertía el anónimo autor del artículo *Plaza de la Constitución*. Por otra parte, llama la atención una de las características del primero de los buques descritos: *"... de construcción y aparejos propios para el comercio de esclavos..."*, volvemos, pues a lo que decíamos antes, tratándose de buques muy polivalentes capaces para la guerra, el comercio y la trata.

Las descripciones aportadas por marinos de guerra a veces abundaban más en los detalles, este es el caso de la proporcionada por el teniente de fragata de la marina

---

[427] AGM., sec. Corso y Presas, legajo 5237, exp. 375

[428] BPC, DMC 26/V/1826 *"Capitanía del Puerto, 20 de Mayo. D. Luis Rizo, capitán de la corbeta de vapor Reina Amalia, que ha entrado hoy de Gibraltar en 18 horas con mercancías y 22 pasajeros, dice haber llegado a aquel puerto procedente de New York, una goleta corsaria insurgente llamada la "Brillante Patriota", la cual es de dos gavias, larga, rasa y pintado el costado de negro con una faja blanca. No pudo contarle la artillería por tener la portería cerrada y tapada con la lancha una colisa.// NOTA: Por varios llegados posteriormente de Gibraltar se añade que el citado corsario tiene dos cañones de colisa y que estaba completando su tripulación para salir a cruzar"*.

portuguesa Antonio Vicente Scarnichea, el cual había reconocido a un bergantín insurgente en las aguas al sur de Huelva:

"... casco americano muy largo, con los árboles inclinados, pintado el casco negro con una faja amarilla estrecha, once puertas por banda, siendo las nueve empezando de popa guarnecidas con cañones o carronadas [...] *de 18, y las dos de proa cerradas, no traía áncoras en ninguno de los dos lados a proa, no tenía verga de cebadera; tenía bote en la popa y éste dos estrellas blancas y en medio una R. La guarnición sería como a poca diferencia de 200 hombres, la mayor parte de ellos eran americanos ingleses, y del árbol de maestra a proa (expresión de dicho comandante) eran se veía claramente de diferentes naciones"*[429].

Este buque excede más de lo habitual en cuanto al número de tripulantes; 200 es un número excesivo para un bergantín y lo más probable es que se hallase en los inicios de su crucero. Aun no habría capturado ninguna presa y, por tanto, no habría perdido hombres marinándolas hasta los puertos donde habrían de ser juzgadas como buena presa.

Es norma habitual entre los capitanes de los mercantes capturados o perseguidos y entre los oficiales de los buques de la marina de guerra incidir en el "buen andar" de los corsarios[430]; todos ponen énfasis en la velocidad de los mismos, en su maniobrabilidad, en la inhabitual inclinación a popa de los palos del buque; algo, que como decimos, es poco usual ya que lo normal es que los buques tuviesen los palos verticales y rectos, aparejados como norma común en cruz, con velas cuadras; nada que ver con estos buques aparejados con gavias y preparados para navegar contra el viento, muy orzados. Llama la atención que todavía se destaque tanto el forro de cobre de los barcos como una de sus principales características, cuando era ya norma habitual entre los mercantes que éstos llevasen tal elemento[431]. Sólo los mejores bergantines y goletas aparejados con velas cuadras y

---

[429] BTG, *Diario Marítimo* (en adelante) 5/VII/1821

[430] BPC, DMC 29/VIII/1822, descripción de la goleta corsaria *Leona*: *"Todo el aparejo nuevo; en el juanete de proa un letrero que dice Leona; algo prolongada; una faja amarilla* [...] *y es de excesivo andar".*

[431] El forro se empleaba ante todo para preservar la estructura básica de los cascos de los estragos que produce la descomposición del agua salada y las agresiones de las algas y la broma (pequeña larva bivalva que se fija en la madera). El forro en cobre fue una práctica introducida por los ingleses a mediados siglo XVIII y adoptada por las

tripulados por gente excepcional podían escapar de los voraces clippers o goletas de los insurgentes, y para ello debían darse condiciones muy especiales, como por ejemplo, tener el viento en popa.

Quizás de todas las descripciones de buques insurgentes, la mejor y más completa que hemos encontrado corresponde a una carta remitida por el Agente la Lloyd's en Madeira y reproducida por el *Diario Mercantil de Cádiz*, en ella se narra el saqueo de la goleta inglesa *Sir Thomas Hardy*, el 8 de noviembre de 1818, mientras realizaba su trayecto de Gibraltar a Trinidad, sobre los 33º 40' N. y 8º W. El corsario que los abordó estaba *"... pintado de negro con una faja blanca y unos lienzos en las redes de combate, sus entrepuentes no son de guerra, su tajamar de cabeza de violín, cuatro ventanas en la popa con una estrella a cada extremo. Es de construcción americana y se supone haya sido armada goleta. Su porte de unas trescientas toneladas, monta 16 carronadas de a 12, y está tripulada por unos 100 hombres"*[432]; hasta aquí la carta no abunda mucho más que otras referencias expuestas antes, sin embargo, sigue aportando otros datos que se refieren a su capitán, Almeyda, y las cuales hemos visto ya.

Los nombres por los que eran conocidos estos buques respondían a los de destacados personajes en la lucha por la independencia suramericana: *Pueyrredón, General San Martín, General Artigas, Bolívar, Presidente Bolívar, Presidente Páez, General Santander, General Rondeau*...; personajes destacados de la historia sudamericana que se habían significado en su enfrentamiento a los españoles: *Tupac-Amaru, Moctezuma*...; hitos en la lucha contra los españoles: *Maipú*; virtudes o cualidades que debían destacarse: *Irresistible,*

---

principales marinas en las postrimerías de esa centuria y los inicios de la siguiente.
Alfonso Mola, M.: "Técnica y economía. El forro del casco en las embarcaciones del Libre Comercio" en Peset, J. L. (coord.): *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica*, vol. II, Madrid, 1989

[432] BPC, DMC 8/XII/1818.

Vencedor, Vengador, Enemigo de los Tiranos, Molestadora, Invencible, Independencia del Sur, Patriota, Heroína; elementos que señalasen su evidente republicanismo: *Constitución, Congreso, Republicano, Unión,* etc.; por último, no faltaban los nombres de ciudades, regiones o hitos geográficos de Suramérica: *Tucumán, Potosí, Pichincha, Río de la Plata,* etc. Escasos son los ejemplos de buques que tomaban el nombre de algún corsario destacado en la lucha contra los españoles, tal es el caso del *Almeyda* capitaneado por George Wilson, o la *Wilson,* capitaneada por Almeyda[433].

Los nombres se cambiaban con mucha frecuencia, Currier afirma que:

"... los buques mercantes americanos, al hacerse corsarios, recibían un nombre español. Así el Regent, fue llamado Tupac Amaru; el Mammoth, Independencia del Sur; el Orb, Congreso; el Swift, Mangoré; el Romp, Santafecino. En muchos casos el cambio de nombres se hacía por segunda vez, especialmente cuando un barco corsario había sufrido una investigación oficial en un puerto de los Estados Unidos. Así el Tupac Amaru se llamó el Creola; el Mangoré Pueyrredón; el Santafecino, Altavela"[434].

II.4.5. La Armada española en las primeras décadas del XIX

No podíamos dedicar un capítulo a analizar los medios empleados durante esta guerra sin detenernos a valorar el estado de la Armada española en este contexto histórico. Para juzgar el devenir de la marina de guerra española en los primeros veinticinco años del siglo basta hacer un simple ejercicio de memoria histórica: España estuvo involucrada en varias guerras desde 1793 hasta 1825, por lo que a las derrotas navales frente a los ingleses, se sucedió la parálisis en las construcciones en los astilleros de la Península y América como consecuencia directa de la Guerra de la Independencia y del proceso de emancipación americana. Por ello la Marina se desangró de hombres y buques ininterrumpidamente, sin

---

[433] Currier, T. S.: *Los corsarios del Río de la Plata...*, pg.: III. Rodríguez y Arguindeguy indican que paralelamente a la existencia de esta goleta llamada *Almeyda* y capitaneada por Wilson, existía otra

reponer sus pérdidas y así llegamos al final del primer cuarto de siglo con unos efectivos increíblemente reducidos: 6 navíos, 7 fragatas y 9 corbetas tan sólo figuran en activo a finales de 1825.

Las bajas de buques fueron permanentes, desde 1795 hasta 1825 España perdió 22 navíos en combate, 10 por naufragios, 8 se transfirieron a Francia[435] y 39 fueron dados de baja por su mal estado; es decir, que en el transcurso de una generación un total de 79 navíos causaron baja en la Flota. Por el contrario, durante esta etapa sólo se pueden anotar 11 altas, a saber: 6 navíos procedentes de la Marina francesa *Argonauta, Héroe, Algeciras, Neptuno, Plutón* y 5 de la Marina rusa *Fernando VII, Alejandro I, Numancia, España y Velasco,* aparte de los *Monarca, Montañés, Neptuno, Argonauta* y *Príncipe de Asturias* construidos y perdidos entre 1794 y 1820. El origen de esos bajeles franceses hay que buscarlo en la rendición de la escuadra de Rosilly en la bahía de Cádiz, en 1808, al comienzo de la Guerra de la Independencia.

De los rusos ya hemos dicho que, contraviniendo lo manifestado en la respuesta del Supremo Consejo del Almirantazgo, sobre el impacto que tendría la adquisición de buques en el extranjero tanto sobre el erario como sobre la industria nacional, fueron comprados en 1818 para enviar una expedición desde la Península a las Américas, ante la escasez de unidades propias. El número de buques adquiridos fue de 5 navíos y 6 fragatas; el pero efecto de esta estafa fue que la práctica totalidad de los buques, que procedentes del Báltico llegaron a Cádiz el 27 de febrero de aquel año, resultaron inservibles por el deficiente

---

embarcación del mismo tipo llamada *Wilson* y capitaneada por Almeyda. Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E.: *El corso rioplatense*..., pg.: 116.

434 Currier, *op. cit.*, pgs.: 34-35.

435 Entre ellos seis navíos de línea: *Conquistador*, *Pelayo*, *San Genaro*, *San Antonio*, *Intrépido* y *Atlante*, todos ellos de 74 cañones, veteranos los más de ellos y otros de más reciente construcción, completamente equipados y pertrechados para un crucero de tres meses; Atienza Peñarrocha, A.: “Los días de la vergüenza” en *La Aventura de la Historia*, Año 3, nº 33, julio 2001, pg.: 66.

estado de conservación de sus cascos, y antes de 1823 todos ellos fueron dados de baja por pérdida o por inútiles. Los únicos que llegaron a América fueron las fragatas *Mª. Isabel*, *Viva* y *Ligera*[436].

En el momento de producirse la derrota del cabo de San Vicente el 14 de febrero de 1797, la Armada española era, a pesar de sus problemas, una de las tres más potentes del mundo. Sin embargo, la falta de entrenamiento, la carencia de un mantenimiento adecuado de las unidades, la casi nula construcción de nuevas unidades, el personal poco cualificado y el desdén con el que Carlos IV y su favorito Godoy trataron a la Armada provocaron que ésta estuviese en franca desventaja frente a la inglesa en Trafalgar. Según Paul Kennedy la derrota de 1805 reveló la "diferencia de calidad" entre las marinas rivales de una manera brutal[437]; había serios errores de planteamiento estratégico y deficiencias en el entrenamiento de las tripulaciones franco-españolas.

En el *Episodio Nacional* galdosiano dedicado a esta batalla aparece una conversación entre algunos de sus protagonistas -pero que bien pudiese haber tenido lugar en realidad- que ejemplifica una realidad bien conocida: lo obsoleto de buena parte del material de guerra de la armada española, la falta de suministros y la nula idoneidad y exigüidad de las tripulaciones que tomaron parte en el combate de Octubre de 1805[438]. Además, debemos tener presente la gran ventaja que suponía para la Royal Navy el hecho de tener una base tan próxima para

---

[436] VV.AA.: *El buque en la Armada Española*. Sílex, Madrid, 1981; González Echegaray, R.: Capítulo X.: "De la vela al vapor" Pg.: 239-240.

[437] Kennedy, P.: *Auge y caída de las grandes potencies (I).* Plaza y Janés Editores. Madrid, 1992 3ª ed., pg.: 173.

[438] "*-Veremos -dijo mi amo-. De todos modos, el combate será glorioso. //- Glorioso, sí - contestó Malespina -. Pero, ¿quién asegura que sea afortunado? Los marinos se forjan ilusiones, y quizás por estar demasiado cerca no conocen la inferioridad de nuestro armamento frente al de los ingleses. Estos, además de una soberbia artillería, tienen todo lo necesario para reponer prontamente sus averías. No digamos nada en cuanto al personal: el de nuestros enemigos es inmejorable, compuesto todo de viejos y muy expertos marinos, mientras que muchos de los navíos españoles están tripulados en gran parte por gente de leva, siempre holgazana y que apenas sabe el oficio. El cuerpo de infantería tampoco es un modelo, pues las plazas vacantes se han llenado con tropa de tierra, muy valerosa, sin duda, pero que se marea*". Pérez Galdós, B.: *Episodios Nacionales Trafalgar,*

avituallar y reparar sus buques como era Gibraltar. Por otra parte, la marina de guerra inglesa llevaba años perfeccionándose en todos los apartados: mandos, marinería, armamento así como la sanidad a bordo.

No obstante, como parecían profetizar las palabras de Mazarredo dirigiéndose al propio Godoy poco antes de la derrota del cabo de San Vicente: *"Es verdad evidente e innegable que hoy la Armada es sólo una sombra de fuerza, muy inferior a la que aparenta, y que se acabará de desvanecer a la primera campaña"*[439], los problemas en la marina de guerra española se arrastraban desde antes de la primera gran derrota frente a los ingleses. Esa primera campaña, la desastrosa batalla del 14[440], los desastres en el Estrecho de Gibraltar y Algeciras de 1801 así como la derrota de Trafalgar dejaron al puerto de Cádiz y, por extensión, a todo el imperio a merced de su suerte.

En febrero de 1816, el entonces Ministro de Marina, Vázquez de Figueroa exponía al Ministro de Estado la precaria situación en que se hallaban las fuerzas bajo su mando:

"La Armada dispone de 21 cascos de navíos, 16 fragatas y algunos buques menores. Digo cascos porque a duras penas se mantienen en el agua y carecen de aparejos y pertrechos. [...] *Es preferible que los barcos no salgan al mar, porque los comandantes y oficiales comprometen sus competencias profesionales ante la Nación, porque se piensan que navegan con barcos en perfectas condiciones"*[441].

En esas fechas la Armada aun estaba en condiciones de experimentar mejoras, que el gobierno enmendase los errores cometidos desde inicios del siglo; sin embargo, como vimos,

---

Madrid, 1992, p.:57.

[439] Atienza Peñarrocha, A.: "La batalla del Cabo de San Vicente" en *Historia 16* nº 250, Madrid, 1997 p.: 54.

[440] Así denominaban los contemporáneos a la batalla del cabo de San Vicente, por haber tenido lugar ésta el 14 de febrero de 1797.

[441] *"Exposición del Ministro de Marina al Ministro de Estado sobre la necesidad de restaurar la Marina, en 24 de febrero de 1816"*, cfr. Pérez Turrado, G.: *La Marina española en la independencia de Costa Firme*. Editorial Naval, Madrid, 1992, pg.: 44.

las opciones que se tomaron en cuenta no fueron las más adecuadas para el reflotamiento de este cuerpo, sino más bien, destinadas a hundirlo aún más en su desgracia.

El 30 de enero de 1822 el consulado se dirigió al comandante General del Departamento de Marina de Cádiz manifestando sus protestas por la incapacidad de la Armada para detener las acciones de los corsarios insurgentes en las aguas más cercanas a la ciudad. De resultas de ello el Comandante remitió el siguiente escrito al Consulado de Cádiz:

"Estoy muy penetrado de las reflexiones que V.SS. deducen en su oficio del día de ayer respecto a las consecuencias que debe producir el apresamiento hecho de la goleta 'Centella' a dos leguas del puerto de Cádiz por un bergantín insurgente, las cuales, además del irreparable daño que causan al brazo y apoyo más poderoso del Estado según expresan V.SS. En su oficio, desacreditan al mismo Estado, pues dan una idea muy clara de su impotencia y nulidad para resistir al enemigo más débil, que quiera insultarle y oprimirle. Estas mismas reflexiones y las demás que V.SS. hacen en el citado oficio, reproduciendo las que me han manifestado en otras ocasiones con semejante motivo, me obligan a repetir también a V.SS. que no pende de mí ni está al alcance de la Marina militar de este Departamento remediar los males, cuya enumeración indican V.SS., porque no teniendo medios ni arbitrios para reparar ni habilitar los buques de guerra de que podría disponerse, ni tampoco socorrer a los individuos que pertenecen a la Marina en sus diferentes ramos con algún auxilio mensual, que aunque corto pudiesen contar con él para su subsistencia, es evidente que la nulidad a que se halla reducido el Departamento le impide prestar auxilio ninguno si no se le facilitan los medios necesarios para ello. Esto mismo he manifestado en el correo de ayer a S.M. al trasladarle el oficio de V.SS. en continuación a lo que expuse hace muy pocos días, rogándole se digne facilitar los medios que son necesarios para la Marina militar preste los servicios que se reclaman, y que son debidos a la protección del comercio mercantil: que es cuanto puedo manifestar a V.SS. en contestación a su citado oficio"[442] [los subrayados son nuestros].

Este escrito es muy revelador por algunos detalles que cita, entre ellos los que hemos querido resaltar: el comandante general del Departamento de Marina de Cádiz no recurre a la táctica del avestruz y no esconde la cabeza bajo tierra; reconoce el deplorable estado de este cuerpo y ve como con sus medios es incapaz de oponerse a enemigos de poca entidad, por otra parte lamenta la falta de fondos de la Armada no ya para construir

[442] BPC, DMC 1/II/1822

nuevas unidades o reparar y habilitar las existentes, sino para abonar las pagas mensuales de la marinería y oficialidad; por último, concluye refiriéndose al Departamento que comanda como reducido a la nulidad, qué lejos estaba esta Armada de la que, hacia 1779, fue capaz de construir una fragata de guerra en tan sólo cuarenta días, una labor que se acercaba a la producción masiva de barcos en los EE.UU. durante la II Guerra Mundial[443].

La desazón entre los marinos de guerra era un sentimiento palpable y muy extendido, pero que no salía a la luz pública. Sólo en el Trienio Liberal algunos oficiales llevados por el aire más libre que imbuía los gobiernos de ese momento se atrevieron a manifestar en público sus amargas quejas por el trato que les habían dispensado los diferentes gabinetes del rey absoluto; en junio de 1821 publicaron una representación dirigida a las Cortes por el cuerpo de la Armada Nacional del Departamento de Cádiz, su mensaje dejaba bien a las claras que estaban dispuestos a sacrificarse por el bien de la patria, entendido este sacrificio en seguir desempeñando sus funciones aun sin percibir sus haberes, los cuales, por otra parte, llevaban sin cobrar desde bastante tiempo atrás; sus acusaciones señalaban una posible malversación de capitales públicos que tenían que haber sido empleados en el abono de sus haberes y no en unos fines nada claros[444].

Hacia 1826 la precariedad de medios de la Armada española lejos de resolverse parecía haberse agravado y eso que la presión ejercida por los corsarios se había aflojado en muchos grados. En esos momentos la marina de guerra española sólo debía enfrentarse a los colombianos, presentes en aguas peninsulares con unidades menos potentes a las empleadas en años anteriores por los rioplatenses. El ministro de marina Luis María de

[443] Klotz, *op. cit.* pgs.: 17-18.
[444] BPC, DMC de 23/VI/1821. Vide en apéndices texto por extenso de la representación.

Salazar remitía en junio de 1826 un informe al Consejo de Estado en el que exponía la situación real de la marina de guerra, el informe se iniciaba indicando que, como el número de unidades era corto y *"...las atenciones muchas es imposible cubrirlas todas a un mismo tiempo, y necesariamente ha de resultar que en la extensa dilatación de nuestras costas sobre ambos mares queden muchos puntos sin protección ni defensa contra la rapacidad de los piratas"*[445]. Con muy buenas palabras pero con indisimulada decepción, el ministro de marina indica que la expedición de dos navíos de línea, cinco fragatas y otros buques menores, con dos contingentes de tropas y pertrechos destinados a *"... la conservación de los dominios del Rey N. S. en la América* [...] *han consumido todos nuestros recursos y no era posible que se ocurriese a la vez a otros objetos igualmente interesantes como son la defensa de nuestras costas, y protección de la navegación mercantil en los mares de la península"*[446].

Continuaba el ministro reflexionando acerca de la necesidad de reconstruir, que no de reforzar, la marina de guerra *"... enteramente aniquilada* [...] *así en la parte material como en la personal"*, una tarea que requeriría, por supuesto, de mucho tiempo y una fantástica inversión *"... y esta es una verdad que cualquiera comprenderá fácilmente"*[447]. A continuación, aprovechando la exposición que hace sobre el reparto de fuerzas va aportando algunos datos muy interesantes sobre el estado real de algunas unidades y sobre las condiciones en que se hallaban los arsenales y astilleros: en Bayona de Francia se construía un bergantín que debería estar concluido hacia julio de ese año; en Mahón por cuenta de la Real Hacienda, se procuraría continuar con la construcción de otros dos que

[445] AHN, Sección Estado, legajo 214.
[446] Ibíd.
[447] Ibíd.

"... debieran ya estar navegando si el contratista hubiese cumplido lo pactado"[448]*;* continuaba la carena del navío *Soberano*, a pesar de repetidos accidentes inesperados que, amen de dilatar su entrega, estaban haciendo incrementar de manera considerable los gastos de su reparación. En El Ferrol trabajaban con denuedo para poner en estado de revista el navío *Héroe* y la fragata *Restauración*, *"... pero la falta de acopios anticipados de maderas, particularmente las de ciertas calidades y figuras ocasiona un inevitable atraso, por cuya razón se adelantarán más las obras de la fragata que las del navío, aunque según la contrata debió ser al contrario"*[449]. ¿Por qué todas estas dificultades? Por una simple razón:

"... se llevarán adelante con toda la posible actividad los trabajos emprendidos si no nos faltasen los medios precisos para el pago de los plazos estipulados con los contratistas Riera y Remira; y tal vez podremos pensar además en la carena del navío 'Algeciras' que se halla en uno de los diques de la Carraca; la cual según el presupuesto de aquellos facultativos ascenderá a seis millones de reales y el todo de la habilitación a nueve y medio"[450];

en resumidas cuentas, no había dinero.

Las unidades de la Armada en servicio en aquellos momentos en aguas peninsulares estaban distribuidas de la siguiente manera: las corbetas *Descubierta* y *Diana*, el bergantín goleta *Encantadora* y la goleta *Nueva María* se encontraban en Cartagena, estos buques tenían orden de convoyar transportes con pólvora a Málaga y Cádiz y de escoltar las embarcaciones que, tanto en esos puertos como en Algeciras, se hallaban detenidas por el acoso de los corsarios. Los bergantines *Jasón*, *Jacinta* y *Diligente*, además de la goleta *Andaluza*, se hallaban en misión de escolta entre la Bahía de Cádiz y el Cabo de Roca, en Portugal, los mercantes que navegaban hacia la costa del Cantábrico tenían orden de

[448] Ibíd.
[449] Ibíd.

proseguir su crucero entre los cabos de San Vicente y Santa María; la finalidad del tal orden era la de proteger la recalada de los buques que arribaban desde América, además de tener encomendada la persecución de los corsarios.

En Barcelona, sin ninguna orden específica aunque suponemos que destinadas a la persecución de insurgentes en la zona del cabo Creus, se encontraban las goletas *Mahonesa* y *Catalana*. En el Ferrol se hallaban el bergantín *Guadiana* y los faluchos *Halcón* y *Terror*, estos buques, a pesar de encontrarse listos para el servicio el comandante general de aquel apostadero:

"... no ha creído conveniente destinarlos al crucero de aquella costa por ser superiores las fuerzas de los contrabandistas, y para no comprometer, con probable desdoro, las armas de S.M. [...]*; se espera que pueda incorporarse el bergantín 'Relámpago' que se construye en Bayona* [...]*, para que este buque pueda emplearse en el servicio, es necesario remitir al Ferrol la artillería que debe montar, a cuyo efecto se ha propuesto a S.M. que verifique este transporte la corbeta 'Descubierta'* [...]*; siendo probable que atendiendo al número de corsarios que se van presentando, sea forzoso agregar a la 'Descubierta' algún otro buque para no aventurar la comisión"*[451].

En el arsenal de Cádiz estaban fondeados los bergantines *Voluntario* y *Vengador*, el primero necesitaba de un nuevo forro en cobre, el segundo bergantín tenía tanto en su contra: *"... fuerza nula, y de muy pausada marcha"*[452], que se había propuesto su venta porque se ahorrarían *"... gastos infructuosos"*[453]. Los problemas generados por la falta de numerario en la habilitación de construcción de otros buques también se repetían en Mahón, en ese punto se estaban construyendo dos bergantines por contrata y los asentistas habían suspendido las obras por falta de dinero, lo cual, según Salazar, era un pretexto sin fundamento[454].

---

[450] Ibíd.
[451] Ibíd.
[452] AHN, Sección Estado, legajo 214.
[453] Ibíd.
[454] Ibíd.

Otros buques que se reparaban en astilleros de Cádiz y El Ferrol eran los navíos *Héroe* y *Soberano*, además de la fragata *Restauración*, dichas unidades no podrían estar listas para el servicio antes de varios meses. El informe de Salazar estaba fechado en junio de 1826 y como muy pronto, el primero de estos buques presto para el servicio no lo estaría antes de septiembre, considerando que se podría demorar la entrega de alguno de ellos hasta diciembre. Por último, estas cortas fuerzas se veían incrementadas con los faluchos *Hércules* y *Catalán*, ambos destinados al apostadero de Cartagena pero *"... la corta fuerza de estas embarcaciones* [...] *no permite que operen por sí solas, a no ser en casos urgentes y extraordinarios"*[455].

Un informe del Duque del Infantado inserto en este expediente alerta sobre la necesidad de disponer de mayores y mejores fuerzas en la mar porque:

"las disposiciones que se tomen para rechazarlos en tierra [a los corsarios] *serán muy buenas, pero insuficientes para cortar el mal de raíz; son indispensables fuerzas de mar; si no las tenemos suficientes para dichos corsarios, no es posible prescindir de adquirirlas, y ningún sacrificio será grande si se logra con él escarmentar al enemigo. Esta parece que es hoy la primera atención del Estado"*[456].

Algunos meses después la situación aun parecía muy lejos de una solución definitiva. De nuevo Salazar como ministro de marina exponía sus pensamientos acerca del acuerdo del Consejo de Estado de 3 de agosto de 1826, este consejo había estudiado la propuesta presentada por el segundo piloto Dn. José de Sumarán para el establecimiento de torres vigía en la extensión de las costas de Málaga a Cádiz[457]. La defensa de las costas se volvía a poner en manos de elementos que ya habían sido empleados, en esas mismas zonas, para prevenir los ataques de corsarios berberiscos en los siglos XVI y XVII. No

455 Ibíd.
456 Ibíd.
457 AHN, Sección Estado, legajo 215.

había avances, no se invertía convenientemente, todos los recursos económicos habían sido destinados a la reconquista de América y, ahora, perdida para siempre no quedaban fondos para reconstruir los elementos de defensa y coerción necesarios.

La necesidad de establecer estas torres nos refuerza la imagen de unas costas dejadas de la mano de Dios en cuanto a su defensa. Estos edificios, en su mayoría abandonados debían ahora ser reconstruidos y habilitados para ser ocupados por tres hombres, que deberían ocuparse de otear el horizonte a todo lo largo de la costa comprendida entre Cádiz y Málaga y mantener informadas a las autoridades de marina de la presencia de corsarios en esta zona; para ello deberían recurrir al telégrafo de banderas *"...sirviéndose del cuaderno que usan en la Torre de Tavira de Cádiz"*.

II.4.6. Armas y tácticas: El combate

No era la potencia de fuego lo que hacía tan temibles a los corsarios insurgentes, su velocidad y maniobrabilidad frente a la mayor torpeza maniobrera de los mercantes, así como la poca disposición de éstos las más de las veces a arrostrar un combate del cual podían resultar muchas víctimas, confería a los corsarios la ventaja que los hacía vencedores en la casi totalidad de los encuentros.

La capacidad artillera de los buques corsarios era muy variable, dependía en buena medida de los medios económicos de que disponían sus armadores. En el caso de los corsarios equipados en puertos de Hispanoamérica, suponemos que el método seguido era el mismo que en la metrópoli: los arsenales de la marina de guerra cedían la artillería a cambio de una fianza y del compromiso firmado por parte del fiador de retornar estas armas al finalizar el crucero. Sin embargo, desconocemos cuál era la pauta seguida por los corsarios equipados de modo directo en los Estados Unidos; pensamos que habida cuenta

de la facilidad con que se armaban estos buques en aquella nación los armadores disponían de la artillería usada en la guerra contra los ingleses en 1812. Además, la potencia de fuego no dependía tan sólo del número de piezas embarcadas y dispuestas para ser usadas, también había que tener en cuenta otras variables como eran las municiones, no siempre se disponía del suficiente capital como para poder embarcar pólvora y balas en abundancia, o el entrenamiento de los servidores de las piezas; en general se trataba de personal muy dispar y, por lo tanto, no entrenado en conjunto en el manejo de piezas artilleras y mucho menos en hacerlas funcionar como una batería flotante.

Carronadas, obuses, cañones largos y cortos, de bronce o de hierro, culebrinas, pedreros, colisas o cañones giratorios eran las armas pesadas más mencionadas en las descripciones que se hacen de los corsarios; a éstas acompañaban las armas de fuego como fusiles, trabucos, y pistolas y las blancas: sables y hachas de abordaje, chuzos, garfios, espeques y todo aquello que pudiese empuñarse para agredir en un abordaje. Los calibres de la artillería variaban desde los de a 6 a los de 36 libras[458]; las carronadas eran las piezas predilectas de los corsarios, el cañón ideal para el combate a corta distancia y el abordaje, se destinaban sobre todo a arrojar metralla con la finalidad de causar bajas y, sobre todo pánico entre los asaltados; la metralla también contribuía a destrozar el velamen y reducir la velocidad y maniobra de los oponentes. La carronada[459] era un tipo de cañón introducido hacia la segunda mitad del XVIII por la marina de guerra inglesa; se trataba de una pieza de tubo muy corto en hierro colado y, comparada con los cañones largos, su aspecto era bastante rechoncho. Sus principales ventajas estribaban en su enorme potencia de fuego a

[458] Los calibres más habituales iban desde las ocho a las treinta y dos libras, su equivalencia variaba de una país a otro, pero, por lo general, eran inferiores al medio kilo; en el caso de la libra castellana era de 460 grs.
[459] Fue inventada por R. Melville, C. Gascoigne y P. Miller en la Carron Ironworks Company, cerca de Falkirk, en Escocia Quesada Sanz, F.: "Lluvia de metralla" en *La Aventura de la Historia*, nº 23, Año II, Septiembre de 2000, pg.: 93.

corta distancia, la menor velocidad inicial del proyectil hacía que éstos proyectaran decenas de grandes astillas que actuaban como metralla; otra ventaja era su menor tamaño y peso, a igual calibre una carronada pesaba más o menos la cuarta parte que un cañón, además, necesitaban menos servidores y pólvora en los disparos.

Entre sus inconvenientes tenemos que señalar la menor precisión y alcance, sin embargo, habida cuenta del tipo de combate buscado por los corsarios esto no fue una gran traba para aquellos. La marina norteamericana fue la que más énfasis puso en el desarrollo de las carronadas, lo cual puede explicar su gran popularidad entre los corsarios. En cambio, no fue un tipo de cañón muy popular en la Armada española.

La cantidad media de piezas de artillería que montaban los buques corsarios estaría en torno a las 12, si bien había grandes variaciones que iban desde las 34 de una fragata como *La Argentina* a la única colisa o carronada de algunos bajeles colombianos de los últimos años de actividad corsaria contra España. Estas oscilaciones en el número de cañones implicaban también serias diferencias en cuanto al tipo de buques contra el que se dirigirían estos corsarios; una fragata que dispusiese de un armamento como el del caso anterior podía enfrentarse sin temor a cualquier clase de buque, incluso fragatas de guerra. Un corsario que sólo contase con una colisa o una carronada del calibre que fuesen tendría que limitarse a ir contra pequeños buques costaneros lentos y desarmados, fáciles de intimidar, porque algunos mercantes, sobre todo los que realizaban la carrera a América, podían disponer de bastantes cañones y hombres para servirlos; por ejemplo, la fragata *Veloz Pasajera* de Romualdo Pasqual de Tejada, comerciante gaditano, empleada en la ruta a El Callao y Valparaíso, podía llegar a montar hasta veintidós cañones según su constructor. Fue esta la razón por la que las autoridades del virreinato decidieron armarla como corsario para combatir a los chilenos *“... por considerarla el buque más a propósito para artillarlo*

en guerra porque necesitaba muy pocas acomodaciones"[460]. Se le montaron hasta un total de 30 cañones, convirtiéndola así en una potente nave de guerra[461].

A veces, si un mercante disponía de una tripulación lo bastante larga y arrojada como para poder manejar con eficacia las piezas artilleras embarcadas, no se dudaba en enfrentarse a los corsarios; un ejemplo lo tenemos en la fragata *Ciencia*, capturada a mediados de agosto de 1816 por el corsario *Potosí*, mandado por John Chase; ambos buques sostuvieron un combate de más de noventa minutos que arrojó un gran número de heridos en la fragata española[462].

Las acciones de los corsarios podían dirigirse por igual contra embarcaciones individuales aisladas o contra convoyes organizados y escoltados por unidades de la Armada; un ejemplo de ataque contra un convoy lo tenemos en la acción llevada a cabo contra un grupo de 52 mercantes escoltados por cuatro unidades de la marina de guerra: la corbeta *Diamante* y los bergantines *Alerta*, *Realista* y *Vengador*; éste tuvo lugar el 24 de junio de 1818, a unas ocho leguas al Sur del cabo de Santa María; el comandante de la corbeta, el teniente de navío Antonio Quintano nos aporta su descripción de las acciones de los insurgentes y del modo en que los mercantes y los bajeles de guerra lograron eludir la victoria de los corsarios:

"... al amanecer del 24 último [...] *se avistaron por la proa dos grandes goletas de gavias en vuelta encontrada, a las que a poco rato se unió una corbeta, y siguieron todos con fuerza de vela algo arribadas sobre el convoy, con el objeto de doblar dos embarcaciones que estaban un poco sotaventadas* [...]. *Se reconocieron ser enemigos y arbolaban bandera y gallardetes blancos con dos franjas azules* [...]. *El escaso viento y lo poco veleros que eran nuestros buques impedían el logro de los deseos de los comandantes, que intentaron*

[460] Pérez Turrado, G.: *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú*. Editorial Naval, Madrid, 1996, pg.: 84.
[461] Ibíd., pg.: 86.
[462] BPC, DMC de 21/VIII/1816.

doblar a los enemigos; pero lograron batirlos, frustrar sus proyectos, y los obligaron al cabo de dos horas de fuego a desistir de su empresa, y ponerse en huida a vela y remo. Nuestros buques los persiguieron hasta que por una parte perdieron las esperanzas de alcanzarlos por su superior andar, y por otra no fue prudente alejarse más del convoy, porque entablándose la ventolina, y siendo buques muy veleros y de remos, podrían revirando ganar el barlovento, y apresar alguno de los mercantes sin que se pudiese evitar. La fragata mercante nombrada 'Daoiz', a pesar de habérsele encargado cuidase del convoy durante la acción, quiso también tener parte en ella, y en efecto se aproximó a la línea enemiga y le hizo una descarga"[463].

Como vemos la osadía era una de las cualidades necesarias para afrontar retos como el de atacar a un nutrido grupo de mercantes -veinticuatro desde que el convoy se escindió al llegar la Golfo de Cádiz- escoltado por cuatro buques de guerra. El ataque de esta pequeña escuadrilla formada por tres corsarios se dirigía a separar del grupo algunos mercantes y asaltarlos por separado, intentando eludir las represalias de los buques de la Armada. Sin embargo, parece que los buques de guerra españoles lograron ser más eficaces que los corsarios e impedir el ataque, para ello contaron con la ayuda de algún mercante, suponemos que sobrado de armamento y tripulación.

En el relato de Quintano se pone de relieve algo que ya hemos resaltado con anterioridad la lentitud de los buques españoles frente al "superior andar" de las goletas y bergantines de los corsarios; el oficia de la marina de guerra vuelve sobre este extremo al concluir el relato de su travesía:

"La pérdida nuestra en la acción ha sido muy corta, porque los enemigos dirigían todos sus fuegos a desarbolar. De los oficiales sólo el alférez de navío D. Manuel Umendía, del bergantín "Vengador", ha sido herido de bala de fusil, y de la gente de mar un muerto y cuatro heridos. Después de la satisfacción de haber entrado el convoy felizmente en puerto, sólo ha quedado a los comandantes y demás individuos de nuestros buques de guerra el disgusto de que la excesiva superioridad de andar de los enemigos haya impedido atacarlos como deseaban, para quitar del mar estos piratas que tanto daño causan a nuestro comercio, a pesar de que sus fuerzas, no obstante el menor número de buques, eran superiores por el modo con que los tienen artillados y tripulados"[464].

---

[463] BPC, DMC 10/VII/1818.
[464] Ibíd.

La superioridad en el andar, y también la fuerza de su artillería y tripulación, gentes avezadas y entrenadas en las acciones de corso en la guerra de 1812; por el contrario, los buques españoles tenían un gran déficit de tripulantes amén de la ya citada inferioridad en cuanto a velocidad y maniobra.

El abordaje y la lucha costado contra costado empleando disparos de metralla se convirtieron en la pauta a seguir por los corsarios insurgentes; esta táctica se empleaba por igual tanto cuando se trataba de capturar a un mercante como cuando se enfrentaban a unidades de la Armada: Tal fue el caso del combate trabado entre el bergantín de guerra *Voluntario* y un bergantín corsario bonaerense, que tuvo lugar a principios de junio de 1819[465]. Tras identificar el corsario al bergantín español e interrogarle sobre su identidad y procedencia, arrió el pabellón inglés e izó el de Buenos Aires:

"... disparando a boca de jarro una descarga de bala y metralla, la que fue contestada en el momento con toda la batería y fusilería [...] *el combate fue obstinadísimo al mismo tiempo que horroroso, pues siendo a quema ropa, los tacos incendiados entraban dentro del buque; era tan vivo su fuego de metralla por alto, que en seguida nos quedamos sin maniobra y aparejo;* [...] *sin embargo, y a pesar del estado en que* [...] *estaba ya este bergantín, pudimos rechazar al enemigo en sus tentativas de abordar* [...]*; felizmente conocimos por la poca distancia en que estábamos, y su rasa batería, que no existía aquella muchedumbre de gente que en principio vimos, y que tan conformes estaban con la relación que dieron los individuos de mar, que teníamos con frascos de fuego y fusilería en las cofas"*[466].

Resulta interesante, por tratarse en este caso de un buque mercante, el relato del capitán de la fragata *Júpiter* correspondiente a su combate con una goleta insurgente del 19 de febrero de 1819. El cual tuvo lugar a unas doce leguas al SO de Cádiz, el capitán cuenta cómo desde las diez y media de la mañana habían avistado una goleta dos gavias a unas tres leguas de distancia, la cual se mantuvo orzando y aproximándose al buque español; el

[465] En esas fechas operaba en el golfo de Cádiz el bergantín corsario rioplatense *Constitución*, comandado alternativamente por Apleton Meech y por Elichu Brown; estaba armado con 18 carronadas de a 18 y tripulado por 114 hombres.

capitán, una vez reconocida la goleta como insurgente, mandó hacer zafarrancho y comer a sus hombres, al mismo tiempo ordenó al bergantín *Minerva* que se aproximase para prevenirle de la proximidad del corsario; ya estaban preparados para el combate y el capitán procedía enardecer y a animar a sus hombres de cara a un enfrentamiento inminente:

"Como a las dos de la tarde hallándose dicha goleta a tiro de la colisa de por nuestra aleta de sotavento (dirección que siguió constantemente) mandé izar nuestro pabellón y asegurarle con bala, pues aunque se había proyectado que se arbolase pabellón inglés o francés al pie de la driza, recordé a toda mi gente que los españoles éramos tan valientes como los mejores del mundo, a cuya reflexión gritaron todos "bandera española, española"[467].

Como vemos, ante todo se trataba de evitar al máximo cualquier daño, para ello no se dudaba en tratar de eludir el combate haciéndose pasar por franceses o ingleses, una artimaña difícil de hacer creer a los insurgentes, los cuales reconocían a todos los buques, parándolos y exigiendo los papeles; por ello, a la estratagema de identificarse como neutrales debía seguir también un esfuerzo mayúsculo por huir de buques que, por lo general eran más veloces que los mercantes españoles.

Prosigue la narración de Cecilio Márquez, capitán de la *Júpiter*, aportando otros elementos de interés sobre el modo de conducirse los insurgentes en sus ataques a los mercantes españoles:

"Eran las dos de la tarde, y no habiendo el enemigo contestado a nuestros primeros tiros, ordené hacerle fuego con los obuses de popa, mas siguió tenaz en no contestar, y sí en venir abordo. Habiendo llegado a tiro de fusil nos disparó 4 cañones u obuses de su costado de babor de corto calibre; y arboló bandera de Buenos Aires"[468].

El interés del corsario se centraba en capturar buques no en hundirlos, sus ganancias estribaban en los cargamentos y en el valor de los bajeles capturados, por ello debían aproximarse al máximo e intentar hacerse con el mercante causándole el menor daño

---

[466] BPC, DMC 15/VI/1819.
[467] BPC, DMC 23/II/1819.

posible, de ahí que se empleasen sobre todo las carronadas justo cuando estaban muy cerca de las presas. Los disparos de las carronadas iban dirigidos a romper la jarcia, desarbolar y dañar al mayor número posible de tripulantes enemigos con mortíferas descargas de metralla. Esta manera de combatir se ve reflejada con bastante fidelidad en las palabras de Márquez:

"... efectivamente a las tres de la tarde estaba haciendo un vivísimo fuego de su numerosa fusilería, intermediado del seguido de su artillería con empeño conocido de abordarnos. Nuestros fuegos siguieron incesantemente y sin duda con más acierto que los del corsario. Nuestras distintas maniobras frustraron al enemigo de los varios abordajes que intentó, resultando en su último empeño que nos batíamos a tiro de pistola"[469].

Este combate no se limitaría, como en el caso anterior, a convertirse en una serie de escaramuzas casi incruentas, los tripulantes de este mercante se batirían con fiereza, dispuestos a vender cara sus pieles:

"En este momento se me desmontaron tres piezas, tuve tres individuos muertos y heridos otros siete, entre ellos el condestable cabo de la colisa; otro que puse en su lugar, sujeto de mi mayor confianza, sólo pudo disparar dos tiros, y fue atravesado de una bala de fusil en la pierna derecha. En este caso crítico me coloqué de cabo con tal acierto que el cuarto tiro se halla aun en el cañón. Según informes de los gavieros a la voz, la cubierta del buque enemigo se hallaba sembrada de muertos y heridos, abajo todo su aparejo de bauprés y mayor [...]. *Inmediatamente seguí mi derrota, y el corsario, sin otro aparejo, en popa en vuelta del SSE por donde se perdió de vista al ponerse el sol. Concluido el combate a las tres y tres cuartos* [...] *me avisaron verse Cádiz, al que me dirigí logrando dar fondo a las siete y media de la noche"*[470].

No obstante, el capitán de la *Júpiter* nos aporta en su relato otros datos de bastante interés, son los relativos al estado final de su buque tras el combate, la capacidad artillera de ambos buques, así como el consumo de pólvora y municiones:

"Mi maniobra y velamen se hallan destrozados; en el buque sólo tengo un balazo de cañón que atravesó la obra muerta del costado de estribor, que se halla acribillado de balas de fusil y de metralla.

[468] Ibíd.
[469] Ibíd.
[470] Ibíd.

Fuegos de la goleta insurgente: 1 cañón de colisa del calibre de a 12, según los tacos suyos que tengo a bordo; 4 obuses por costado de a 6 ó a más de a 8. Su tripulación por lo que se observó no debe bajar de 130 hombres.

Consumo de municiones por la fragata 'Júpiter': Tiros a bala rasa de la colisa de a 18, 7. Ídem con la misma a bala y metralla 28. Id. con las carronadas de a 10, 139. Cartuchos de fusil y de pistola 1300"[471].

No suelen abundar en la documentación consultada ejemplos de narraciones como la anterior, en la que el capitán de un mercante describe una acción exitosa frente a las pretensiones de un corsario insurgente, derrotándolo y poniéndolo en fuga. Son más abundantes las relaciones efectuadas por oficiales de la Armada, esta actitud vindicativa y este ansia por hacer públicos, a través de la prensa, los éxitos en los combates contra corsarios insurgentes, se puede explicar en parte por el descrédito en el que estaba cayendo la marina de guerra por su inoperancia en acabar con la persistente amenaza de los corsarios. De hecho, son más abundantes en la prensa las noticias sobre asaltos y capturas en las cercanías de Cádiz u otros puertos españoles que las referentes a éxitos en la lucha contra lo que ya parecía ser una lacra.

Hemos visto hasta ahora tres ejemplos de combates que se saldaron con el desistimiento y la huida de los corsarios, sin embargo, abundaron los casos contrarios pero su presencia

---

[471] Ibíd. La fragata *Júpiter* estaba tripulada por 55 hombres y 8 pasajeros, sin embargo, poseía mayor capacidad de fuego que la goleta insurgente: una colisa de a 18 y diez carronadas de a 10; las dificultades venían dadas por el corto número de hombres para atender esta cantidad de piezas de artillería. En circunstancias tales los pasajeros se veían obligados a tener que colaborar en su propia defensa, así lo corrobora el capitán Márquez, quien señala a dos pasajeros que se destacaron en el combate: José de la Bárcena y el presbítero Vicente Fernández de la Cavada *"... al paso que auxiliaba a los moribundos y servía a los heridos, servía a la batería de cartuchos"*.

Este combate se convirtió, en su momento, en una especie de ejemplo digno de encomio. Al llegar hasta el público el relato a través del *Diario Mercantil de Cádiz,* desde el gobierno de la ciudad se promovió una colecta para auxiliar a las familias de las víctimas *"... que han perecido batiéndose con gloria con un corsario insurgente, rechazándolo y maltratándolo considerablemente"*. Se buscaba, además, gratificar a toda la tripulación por la manera en que habían combatido *"... sosteniendo el honor del pabellón español, tanto para estímulo de otros en iguales casos, cuanto por la utilidad que atrae al estado en general y al comercio en particular el escarmentar a los buques insurgentes impidiendo el que nos hagan presas";* BPC, DMC 24/II/1819.

en la prensa es más bien inexistente, salvo contadas excepciones no se solían publicar aquellas relaciones sobre combates que se saldaban de modo negativo para los mercantes y a favor de los corsarios. No abundan las descripciones de esas acciones, sin embargo las referencias en las publicaciones y en la documentación oficial inciden, como en estos casos en el "superior andar" de los corsarios, en su capacidad artillera, en lo obstinado y pertinaz de sus intentos de abordaje y en la abundancia de tripulación, sobre todo si estos se hallaban al inicio de sus cruceros.

Las excepciones a esta regla se daban cuando acontecían sucesos que podían implicar indefensión o falta de colaboración en la defensa por parte de alguno de los buques que integrasen un convoy; entonces no resultaba extraño que los afectados por las acciones de los corsarios hiciesen público su agravio acusando tanto al corsario como a todo aquel que pudiendo no hizo nada para ayudarles a defenderse del ataque. Tal fue el caso del bergantín *Rey Constitucional (a.) El Leonidas,* capturado entre el 14 y el 15 de abril de 1821 por el buque con patente de Artigas *El Vencedor Oriental*; ocurrió que el capitán y los pasajeros del bergantín español efectuaron una declaración ante el escribano público en Las Palmas de Gran Canaria, donde fueron desembarcados por el corsario, en la cual acusaban al bergantín de guerra español *Voluntario* de no haber respondido a sus señales y no haber concurrido, en consecuencia, a ayudarles a zafarse de la persecución de dicho corsario:

"... por faltar el "Voluntario" al cumplimiento de las instrucciones y señas que había dado, y a resultas de los chubascos y vientos que entraron la misma noche, al día siguiente,[...] *dejó el otorgante de ver tanto al "Voluntario" como a los demás buques que venían en su compañía"*[472].

Dicha declaración se publicó en el *Diario Mercantil de Cádiz* el 29 de mayo de 1821; en todo momento el *Leonidas* trató de escapar a la persecución del corsario, de hecho el

[472] BPC, DMC 29/V/1821

capitán se dirigió a la tripulación y *"... les ofreció dinero caso que el buque se zafase del combate, y todos contestaron que morirían antes de entregarse (contestación que le fue muy satisfactoria)"*[473].

Los incentivos y las recompensas de poco debían de servir pues, al anochecer, con los dos buques mostrándose los costados, el insurgente inició el fuego:

"... por la popa del compareciente, y se le contestó con los cañones de a 12, y siguió el combate, siempre en vela, hasta la una; que habiéndose aproximado demasiado, ya con ánimo de abandonarle tiró una descarga cerrada por la aleta de popa de estribor, con la cual le mató u hombre, y tratando de hacerle fuego por aquella parte con la batería del mismo nombre, encontró que la gente la había abandonado, y desclavando las escotillas, se metió en la bodega y rancho a excepción de 8 ó 10 hombres que se aguantaron en los dos cañones de popa, que no los habían abandonado hasta que el buque estaba rendido, sin que sus ruegos, ofrecimientos ni amenazas pudiesen sacarlos de donde se habían escondido"[474].

A diferencia de los casos anteriores, la tripulación, casi en su mayoría abandonó la defensa del buque y, escondidos, esperaban a la resolución del combate; los enardecedores discursos patrióticos y las recompensas nada podían si el ánimo y el valor no acompañaban y éste parecía ser el caso. En cambio, las intimidaciones y las amenazas de los insurgentes sí parecían causar el efecto esperado:

"... gritando el corsario por la bocina que se rindiera o lo echaría a pique, o en su defecto vendría a bordo y quitaría la vida a todos, efectivamente llamó al piloto, y [...] *determinaron arriar las gavias por falta de ninguna clase de recursos que tomar, posterior a esto inmediatamente echó el enemigo un bote al agua con gente bien armada, y entró a bordo preguntando por el otorgante,* [...] *lo llevaron a su bordo con todos los papeles del buque, y luego sucesivamente fueron transbordando la demás tripulación y pasajeros; saqueando por tres veces a todo individuo de toda clase, hasta dejarlos casi en cueros,* [...] *transbordaron toda la plata que había en el buque al corsario, y concluido empezaron a hacer rumbo a estas islas"*[475].

Se trata de la completa descripción de un combate concluido en derrota hecha por un capitán ante un escribano público; este acto administrativo es necesario para demostrar a

---

[473] Ibíd.
[474] Ibíd.

los aseguradores del buque y el cargamento capturados la realidad de las circunstancias en que se produjo dicho acontecimiento; la intención del capitán al publicar esta declaración notarial no se limitaba a mostrar al público en general la peligrosidad de las aguas infestadas de corsarios; el capitán quería señalar con el dedo a los buques del convoy que no acudieron en su auxilio, de modo especial al encargado de ello: el *Voluntario*; así como resaltar la cobardía de aquellos de sus tripulantes que, habiendo prometido perder sus vidas antes que entregarse, dejaron la defensa del buque ocultándose hasta que todo hubiese concluido para bien o para mal.

[475] Ibíd.

PARTE TERCERA: EL DESARROLLO DE LOS ACONTECIMIENTOS

"La razón para abandonar estos buques, fue que ellos pertenecen a hombres muy pobres en general y a tales hombres que sin duda sacudirían el yugo del gobierno imbécil de España, si ellos pudiesen. El Gobierno de España parece hallarse en estado de apatía [...] *aún sus buques que hay afuera no persiguen al mío, sino que tranquilamente me dejan tomar buques a la vista de ellos, sin molestarme"*

Jorge Wilson, capitán de la goleta "Tucumán" al ministro de Guerra y Marina de las Provincias Unidas, octubre de 1817[476]

Examinados ya los antecedentes y visto el contexto espacio-temporal en que se desarrollarán estas prácticas corsarias pasemos pues a analizar los acontecimientos en sí mismos. La secuencia cronológica del corsarismo, su impacto en la evolución de las guerras de independencia de Hispanoamérica, el dolo sufrido por la economía de la metrópoli y el desarrollo de las medidas aplicadas para su eliminación serán los asuntos de los que nos ocuparemos en los siguientes epígrafes.

III.1. Inicios del corso insurgente

Hemos indicado con anterioridad que el corso insurgente se remonta a 1814, cuando algunos autores, en especial Bealer, indican que comenzaron las primeras acciones de los corsarios colombianos. La documentación que poseemos, hace alusión a unos antecedentes que se remontan a 1812[477]. Sin embargo, ¿podemos hablar entonces de un corso organizado, dirigido y llevado a cabo siguiendo unas directrices bien marcadas por una autoridad central? Creemos que no. No serán sino los rioplatenses los que principiarán las campañas corsarias dirigidas de un modo directo contra la metrópoli. No obstante, el corso no sólo va a tener sus raíces en la decisión de los diferentes gobiernos insurgentes de

---

[476] Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.*, pgs.: 257-258.

[477] Según Arthur Preston Whitaker, en 1810 el agente comercial de los EE.UU. en La Guayra, Robert K. Lowry, reclamaba de Washington el envío de un buque de guerra para efectuar patrullas en esa zona con

expedir patentes de corso y habilitar a propios y a extraños para colaborar en la lucha contra España, sino también en otra serie de circunstancias que facilitan su aparición. El comercio de neutrales desde que comienzan los bloqueos de Cádiz en 1796, el contrabando desde los puertos norteamericanos del Golfo de México y el tráfico de esclavos son, entre otros algunos de los coadyuvantes del corso insurgente. A estos todavía podemos añadir los ya citados antes: los corsarios norteamericanos de la guerra de 1812 y la afluencia de desertores y veteranos de las guerras napoleónicas.

III.1.1. Las incursiones corsarias en aguas españolas y la respuesta del gobierno

El inicio de la ofensiva corsaria más allá de las costas americanas comenzó en 1816. En el verano de ese año un corsario bonaerense realiza su crucero en el archipiélago canario y suyas son las primeras presas que tenemos documentadas en nuestra base de datos[478]; sin embargo, en un documento del Archivo General de Indias encontramos una lista de buques españoles capturados y saqueados en 1816 y 1817 en el que se indican varios buques que lo habrían sido con anterioridad a julio de 1816[479]; incluso alguna presa realizada por este mismo corsario en aguas del Golfo de Cádiz semanas antes de aparecer por el archipiélago canario.

Desde los inicios de la ofensiva corsaria todos y cada uno de los estamentos implicados buscaron soluciones, más o menos imaginativas, para tratar de frenar lo que parecía imparable; sin embargo, sí hemos constatado un clamor general: destinar más recursos a la marina de guerra. Todos dentro y fuera de ella, en el comercio o en el

---

vistas a la protección del comercio contra corsarios y piratas; *Estados Unidos y la Independencia de América latina (1800-1830)*, Eudeba, Buenos Aires, 1964, pg.: 208.

[478] Vid. epígrafe: El Atlántico oriental

[479] Vide Apéndices

gobierno eran conscientes del estado de extrema debilidad que padecía la Armada Real tras las dos grandes derrotas la de San Vicente en 1797 y la de Trafalgar en 1805; después de ambas la marina de guerra no fue ya lo que había sido en tiempos de Carlos III. Petición de mayores jornales para los trabajadores de los astilleros, construcción y armamento de más buques de guerra, creación de nuevos impuestos o mejor reparto de los ya existentes para habilitación o construcción de nuevas unidades para la Armada, todas estas ideas constatan dos realidades bien diáfanas: carencia de recursos y falta de voluntad para hallar soluciones eficaces.

Hemos dicho más arriba que todos y cada uno de los estamentos implicados buscaron soluciones para tratar de acabar con la amenaza corsaria, aunque lo más correcto sería decir ‘casi todos’. Al nivel más alto, en la jefatura del Estado, no se tenía una conciencia clara del daño que los corsarios estaban causando al comercio ultramarino y a las redes de aprovisionamiento y comunicación de algunos puertos peninsulares y canarios. Los ojos de algunos ministros y del propio rey sólo se fijaban en los planes para la reconquista del territorio americano, obviando así, los problemas más cercanos. Al nivel más alto de la administración española podemos constatar una gran ceguera estratégica. A diferencia del general San Martín, quien sí tuvo una clara conciencia del valor de las operaciones navales para sustentar las operaciones terrestres, Fernando VII y aquellos a quien prestaba oídos, no veían nada claro el importante papel de la Armada como instrumento de coerción, control del tráfico marítimo, defensa de las costas y como apoyo a las tropas de tierra en América.

El 14 diciembre de 1817, cuando los ataques corsarios sobre la Península sólo han comenzado (aunque causando ya tremendos daños), Juan López Cancelada, vecino de

Madrid y editor de diversos periódicos, entre ellos la *Gaceta de México*, remite a Fernando VII un plan que, a su vez le había sugerido a él un comerciante y miembro del Consulado de Cádiz[480]. En principio, el comerciante proponía sólo el armamento de diez fragatas e igual número de bergantines para proteger el comercio con los puertos de América. López Cancelada cree que con las ideas que él mismo aporta se podría mejorar bastante ese plan y por ello propone estos doce puntos al rey para que sean estudiados por el Almirantazgo:

1. *"Sirvan esos Buques armados para escolta en su viaje a los mercantes;*
2. *Fondeados que sean éstos, y mientras descargan y venden sus cargamentos, crucen los armados por frente de las costas de América el tiempo que se les señale para poder regresar con el convoy para España;*
3. *Sean mandados estos buques de guerra por oficiales de Marina nombrados por S.M. a propuesta de los mismos comerciantes cargadores;*
4. *Señálese a estos oficiales un tanto por 100 de los cargamentos proporcionado a los gastos y sueldo que gozan a bordo;*
5. *Sea este tanto por 100 sólo de aquellos buques que arriben a puerto de salvamento, para interesar mejor a los oficiales en su custodia;*
6. *Sean las dos partes de presas que hagan partibles entre ellos y tripulación, y la otra para reparar los mismos buques;*
7. *Téngase presente en el Arancel el ahorro a la Real Hacienda de los sueldos de estos oficiales para una regulación de derechos proporcionada a que entre el Comercio, y el erario de S.M. sufran por mutuo este gravamen;*
8. *Prohíbase en América el arribo y descargo de todo buque que no vaya en convoy en los términos expresados: (hablo de los países pacíficos, que en los otros hacen lo que quieren extranjeros e insurgentes); y de este modo se destierra el contrabando también;*
9. *Puede ser la reunión de estos convoyes en el puerto de Cádiz por estar en el centro de los demás del Este, Oeste y Norte;*
10. *Puede correr con los avíos, equipo y armamentos de buques el Consulado de Cádiz para la correspondiente reunión de los convoyes, obrando por ello por comisión especial de V.M.;*
11. *Al regreso de América y altura correspondiente sobre las costas de España puede dividirse el convoy para sus respectivos puertos, y cada división irá escoltada por los buques armados correspondientes hasta fondear;*

[480] Francisco Escudero de Isasi, socio principal de la empresa Miguel Izquierdo e Hijos, comerciante riojano y emparentado con otra familia naviera de Cádiz: los Viniegra.

12. *Pueden venir interesados también estos oficiales en los cargamentos de retorno para que sea igual su cuidado y vigilancia en la conservación del comercio"*[481].

Este plan ignoraba, a nuestro juicio, lo que ya estaba empezando a ser un problema de considerables dimensiones: las actuaciones de los corsarios en las aguas del Golfo de Cádiz y Canarias, por poner sólo un ejemplo. No obstante, se supone que tras estudiar con detalle, estos puntos, el Almirantazgo planteaba una serie de cuestiones que vienen a echar por tierra las buenas intenciones tanto de López Cancelada como las originarias del comerciante gaditano:

"Informa el Almirantazgo que Cancelada, tal vez no había formado suficiente idea del considerable costo a que podía ascender la manutención de los buques que propone armar [...], *ni tampoco del gasto primitivo para la compra de los mismos buques, el cual sería en todo caso un dinero muy mal empleado si se habían de comprar todos al extranjero con grave perjuicio de la industria nacional además de que la exposición de Cancelada propone directamente el restablecimiento de aquellos armamentos marítimos consulares, que con muy bien fundadas razones se mandaron cesar por Real Orden de 6 de Junio de 1817; y también de constituir el Puerto de Cádiz el único de salida para las Américas con perjuicio de los intereses de V.M. y de los demás puertos de la Península. Por todo lo que el Almirantazgo juzga inadmisible el proyecto de Cancelada en los términos en que se halla concebido"*[482].

Esta respuesta del Supremo Consejo del Almirantazgo de 3 de marzo de 1818 plantea serios interrogantes: ¿Había apostado de manera definitiva el gobierno fernandino por el abandono de la construcción naval? ¿Ignoraba asimismo el coste que estaba teniendo para los navieros españoles las acciones de los corsarios insurgentes no ya en las costas americanas sino ante las mismas bocanas de los puertos peninsulares? A la primera cuestión creemos que debemos contestar afirmativamente: los buques estaban pudriéndose ante las mismas entradas de los diques, muertos por la falta de mantenimiento, abandonados a su suerte por un gobierno que no tenía interés ninguno en la marina. Sin

481 AGM, Sección Expediciones a Indias, leg.: 60, carpeta nº 3002-3429, *"Don Juan López Cancelada propone el sistema que le parece convendría adoptar..."*, fols.: 7-8
482 Ibíd.. fol.:4.

flota, sin capital y con un ejército agotado y esquilmado tras una terrible guerra, la monarquía absoluta trató de ejecutar un proyecto de colosales dimensiones: la reconquista del territorio americano. Se compraron viejos buques de guerra rusos incapaces de resistir un leve temporal en el Atlántico. Buscando cómo efectuar esta adquisición y en todo cuanto este proyecto bélico suponía, el gobierno recurrió, de una parte, a la indemnización percibida por el acuerdo suscrito con Inglaterra en 1817, para el cese del tráfico de esclavos al Norte del Ecuador[483]; y, en parte también, a los comerciantes gaditanos como suministradores de fondos[484].

La compra fue onerosísima, desmedida en comparación con los 96.213 pesos fuertes pagados por el capitán de fragata Manuel de Cañas por la corbeta *Ninfa* de 28 cañones, recién construida y adquirida por este oficial en Portland en ese mismo año de 1818. Cañas, primer comandante de la escuadrilla principal de Costa firme hasta el 22 de mayo de 1816, recibió del Capitán General de Cuba el encargo de llevar a cabo una misión secreta en los Estados Unidos: la compra de dos corbetas, para lo cual disponía de un presupuesto de cien mil pesos[485].

Necesidad de buques y urgente, además, no se piensa en ningún momento en la construcción de los mismos en España, sino en remediar la carencia mediante la compra en el extranjero. El empeño en la adquisición de buques en otros países se va a dar por igual en los gobiernos de Fernando VII y en los del Trienio Liberal; no son los únicos los de los

[483] Acuerdo suscrito el 23 de septiembre de 1817 y por el cual España suprimía de manera inmediata el comercio de esclavos al norte de la línea ecuatorial y como contrapartida recibía una indemnización de 400.000 libras esterlinas. Artola, M.: *La España de Fernando VII.* Espasa, Madrid, 1999, pg.: 459.

[484] A este respecto indicar la ineficacia del gobierno de Fernando VII, en el que unos ministros ignoraban lo que hacían sus colegas, así "[el] *ministro de Marina no fue informado de la compra de barcos rusos; cuando insistió en que los buques aludidos fueran examinados hubo de dimitir"*, Carr, Raymond: España, 1808-1975, Barcelona, 1988, pg.:129. Vázquez de Figueroa, Ministro de Marina en ese momento dijo: *"La compra se hizo sin mi conocimiento y por intervención directa del Rey. Fui informado por S.M. después de la adquisición, al notificarme que su amigo el zar de Rusia se los había facilitado a buen precio. Parece ser que costaron 40 millones de duros, pero en realidad nunca se supo"*; cfr. Pérez Turrado, *op. cit.* Pg.:45.

[485] Vide en Apéndice nº 9 las Instrucciones dadas al capitán de fragata D. Manuel de Cañas por Pascual Enrile.

buques rusos o los de las corbetas en los EE.UU. los que lleva a cabo la administración fernandina.

La misión encomendada a Cañas respondía, con toda probabilidad, a las sugerencias hechas desde los Estados Unidos por el embajador Onís. Éste, a lo largo del año 1816 había comenzado a exponer al Secretario de Estado la conveniencia de llevar a cabo algunas adquisiciones de buques así como efectuar importantes inversiones en otros aspectos no menos importantes para el fomento y mejora de la Armada. En marzo de 1816, en una carta dirigida a Pedro Ceballos advertía a su superior de una cuestión que a su juicio era de la mayor importancia: *"... que S.M. tenga una Escuadra en el Golfo* [de México] *para interceptar la infinidad de corsarios que saldrán al Mar de estos puertos, con bandera del llamado Congreso Mexicano y para oponerse a las expediciones que se intenten..."*[486]. Cuando Onís remitía estas líneas a Madrid el corso no había desarrollado toda la potencia que iba a mostrar en los dos o tres años siguientes, es posible que un despliegue de fuerzas navales, difíciles de conseguir por otra parte, en las zonas indicadas por el embajador hubiese frenado en cierta manera los ataques corsarios, tanto sobre las aguas que circundaban Cuba y Puerto Rico como sobre las más cercanas a la Península Ibérica, sin embargo, esto sólo es una especulación que no conduce a nada.

La carta de Onís no se detiene sólo en mostrar la necesidad de desplazar esta escuadra, abunda también en otras sugerencias no menos interesantes:

"... sería muy justo y útil, que el Comercio y Hacendados de la Isla de Cuba, que son los más interesados en la seguridad de aquel Golfo, hiciesen a S.M. un préstamo de consideración para reparar y armar los Navíos de Guerra que se están pudriendo en el puerto de La Habana; y que si no hubiese buques menores como Corbetas, Goletas y Bergantines de Guerra, se comprasen en estos Estados algunos que fuesen proporcionados

[486] AHN, Sección Estado, legajo 5640, carpeta 2, expte. nº 13.

para armarse respecto de que en el día abundan los de esta clase, a un precio muy razonable, por haber disminuido mucho el comercio de esta República"[487].

Incidía en un aspecto que ya estaba siendo bastante común en otro lugar del imperio: el sostenimiento económico de la guerra por parte de las corporaciones de comerciantes. Onís sugería en su carta que fuesen los comerciantes cubanos quienes financiasen un rearme de la armada destinada en el Caribe; una medida que iría en paralelo a la involucración de los consulados peninsulares, en especial el de Cádiz, en la comisión de Reemplazos y la financiación de la reconquista de América.

Aun cuando tardó bastante en hacerse efectiva, la misión de Cañas respondía a las sugerencias hechas desde Filadelfia por Onís. Para cuando ésta se llevó a cabo habían pasado casi dos años desde que el embajador dijese que los buques estaban a un precio razonable; la participación de norteamericanos en el corso de todas las repúblicas que decidieron fomentarlo disparó el número de buques implicados en este negocio e hizo más complicado encontrarlos a buen precio y en las mejores condiciones para poder emplearlos en la lucha contra buques de iguales características.

Del embajador partían ideas que, desde luego, no caerían en saco roto. En La Habana, en julio de ese mismo año el Consulado se reunía para establecer las líneas generales de lo que habría de convertirse en una pequeña escuadra corsaria que combatiese a los que enarbolaban pabellones insurgentes y que se hacían patentes cada vez con mayor fuerza en aquellas aguas. Las miras de esta corporación no eran quizás tan amplias como las del embajador, sin embargo, en su ánimo estaba el contribuir en su propia defensa.

Por último, el ministro plenipotenciario aconsejaba a Ceballos que ejerciese su influencia para conseguir que se estableciesen:

[487] Ibíd.

"... en algún punto de la isla de Cuba o en las Floridas donde abundan las más exquisitas maderas de construcción, algún astillero, o astilleros particulares, sería conveniente establecer algún molino, o molinos de serrar tablas, y admitir carpinteros y constructores hábiles de este país, los cuales irán de muy buena gana, y podrán trabajar con conocida utilidad y economía al fomento de una Marina de Guerra y Mercante que tan necesaria es en estas circunstancias"[488].

No obstante, en su nota, Onís sugería que fuesen establecimientos particulares, tenía claro que iba a ser casi imposible que se constituyesen esos astilleros por iniciativa pública; no soplaban muy buenos vientos para los ya existentes en España y América.

. Para Carlos IV y, posteriormente, para su hijo Fernando VII no tenía la marina de guerra la importancia que tuvo para Carlos III, el cual era consciente de que una potencia en ambos hemisferios necesitaba de una marina fuerte y bien equipada tanto en hombres como en navíos y pertrechos. Carlos IV pensó que la única manera de preservar una armada era no utilizarla, y se ordenó entonces a Mazarredo que los buques no saliesen de sus puertos a menos que se recibiese una orden en tal sentido del propio monarca o de Godoy[489]; ya a principios del XIX comenzaba a escribirse el destino trágico de la magnífica herencia de Fernando VI y Carlos III.

Pero planteábamos antes una segunda pregunta acerca de la posible ignorancia de la administración sobre el coste de los ataques corsarios a los puertos peninsulares; no creemos que fuese así, es decir, las noticias llegaban continuamente al seno del gobierno, los diferentes ramos de la administración estaban informados: capitanías de puerto, intendentes en América, jefes de apostaderos, consulados y, por supuesto, el embajador español en los EE.UU. remitían oficios e informes bastante acertados y alarmantes al Ministerio de Marina y al Consejo de Estado. El flujo de información no se interrumpía y,

[488] Ibíd.

aparentemente, llegaba a quien debía de llegar; un ejemplo lo tenemos en el plan del propio Cancelada; se trataba de un particular que se tomaba la libertad de plantear una serie de sugerencias para tratar de solventar un grave problema.

Sin embargo, afirma Malamud Rikles que es justo esa la base del problema: el flujo de información; no tanto por la cantidad de la misma, lo cual no se pone en duda, sino en la idoneidad de la que llegaba a ojos y oídos del rey y en la falta de información objetiva que permitiera tomar decisiones correctas[490]. Por el contrario, Costeloe cree que la cuestión estribaba en que el rey sólo oía lo que quería oír, lo que estaba en consonancia con sus ideas y, por ello tendía a prescindir de aquellos ministros que planteaban soluciones alternativas[491].

Desde el regreso de Fernando VII y la reinstauración del absolutismo la preocupación principal fue la pacificación del territorio americano; tras su retorno a Madrid, las primeras acciones del rey fueron, en cierto modo, contemporizadoras: se incorporaron algunos españoles americanos a altos cargos dentro del gobierno e incluso se reclamó el asesoramiento de americanos residentes en la península, acerca de las soluciones más adecuadas para la restauración de la paz en América; aunque, como dice Costeloe, puede que todo ello no fuese más que una farsa propagandística[492]. Aunque, claro está, había que descartar todas aquellos intentos de solución puestos en práctica por los constitucionalistas: reformas políticas, económicas y sociales; posible mediación británica y el uso, no exclusivo, de las fuerzas armadas.

---

[489] Atienza Peñarrocha, A.: “Los días de la vergüenza”, pg.: 71.
[490] Malamud Rikles, C. D.: *op. cit.*, 319-320.
[491] Costeloe, M. P.: *Response to Revolution: Imperial Spain and the Spanish American Revolutions, 1810-1840*. Cambridge U. Press, Cambridge, 1986, pgs.: 82-83.
[492] Ibíd. , pg.: 59.

Los cuatro asesores americanos de Fernando VII se dividieron, por igual en dos bloques, los dos que defendían la solución militar: Antonio Pérez, que ya había reclamado de la Regencia una importante expedición militar dirigida contra Nueva España; y el general José de Zayas, quien, aun indicando que la situación difería bastante de un territorio a otro y que cada uno requería diferentes medidas, pensaba que la solución sólo vendría por la remisión a América de un importante ejército, formado por hombres disciplinados y bien entrenados. El limeño conde de Vistaflorida, dijo al rey que los americanos eran leales al rey y que debería ser detenida cualquier acción militar contra los mismos; el conde de Puñonrostro ni siquiera mencionaba el recurso a la vía militar como solución a la situación de las colonias.

Cabe señalar aquí las reflexiones efectuadas por el coronel de artillería Fernando Cacho, capturado en Chile durante la ofensiva de los insurgentes del Río de la Plata y conducido a Buenos Aires; desde aquella ciudad logró evadirse y escapar a Montevideo, en dicha ciudad redactó un informe que fue remitido al Secretario de Guerra, quien sugirió que las reflexiones de Cacho deberían ser entregadas al general que comandase la expedición destinada a aquellos territorios. De este largo informe extraemos algunos pensamientos que, aun enmarcados en la tónica general dentro de los altos cargos del gobierno, en la dirección de reconquista por la fuerza de las armas del territorio americano mostraban elementos diferenciadores. Opina Cacho, como dijimos antes, que la "*tranquilidad* [de América] *ha de ser obra de las armas, porque muchos de sus naturales están muy comprometidos para someterse espontáneamente, y aunque el Rey los ofreciese un olvido general, sería en balde, pues acostumbrados a engañar por tantos años creen que el Rey los engañaría*

también” [493]. La importancia de los comentarios de este militar estriba en que han sido efectuados por alguien que los efectúa sobre el terreno, metido en el “ojo del huracán”. A pesar de lo expresado antes acerca de un indulto general, Cacho opina que debía *“ser publicado y cumplido el Real Indulto de febrero de 1816 por el que S.M. olvida todo lo pasado, haciendo saber al mismo tiempo que en lo sucesivo serán castigados los delitos de esta especie con todo el rigor de la ley, y si alguno reincidiese, debe ser pronto y ejemplarmente castigado”*[494].

Más adelante, en su memorial insiste en el perdón y el indulto *“pues si se trata de castigar todos los que han delinquido, se derramaría mucha sangre, porque después de siete años de revolución son muchísimos los reos. Todos los que han mandado, han tenido parte activa en la revolución o tienen mucho influjo en el país y no son realistas, deben ser trasladados a Europa, en donde se los debe situar en las provincias internas, lejos de puertos de mar y de las fronteras, y en pueblos pequeños para que su conducta sea más observada y no les sea fácil la evasión”*[495]. Repetidas veces a lo largo de este memorial, Cacho vuelve sobre la idea de una deportación a la Península de todos aquellos que han participado en las sublevaciones. Se trataría un traslado con toda su familia y después de haber liquidado todos sus bienes y convertidos en numerario, pues cree que ello contribuiría a reconducirles en sus ideas y a aumentar la población de España.

Otro pensamiento que se repite en su escrito es la perentoria necesidad de gobernar América como un conjunto más de provincias españolas, en nada diferentes de las europeas: *“la ciencia del gobierno ha de consistir en hacer que los americanos se unan*

[493] Cacho, Fernando: Reflexiones políticas sobre las provincias del Sur de la América meridional, edición a cargo de Francisco Colom González, en Araucaria, Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades, Año 3, nº 8, segundo semestre de 2002. Universidad de Sevilla; en la siguiente URL http://www.us.es/araucaria/doc8.htm
[494] Ibíd.

íntimamente a él. En el estado en que se hallan nuestras Américas [...] *no pueden ser gobernadas como colonias* [...] *deben serlo como provincias integradas del Reino, y para el espíritu del gobierno debe desaparecer la distancia que las separa de la península y considerarlas como a las Castillas, Valencia u otra cualquiera provincia"*; no obstante, aun iba más lejos *"lo primero que se debe hacer es que desaparezca el nombre de 'americano' o 'criollo', debiendo llamarse todos españoles* [...] *Las voces tiene más influjo en la opinión de lo que se cree: mientras a estos naturales se les llame americanos y a nosotros españoles, siempre se conservará en sus ánimos una idea de diferencia que los retraerá"*[496]. Como vemos, a pesar de no desmarcarse de la línea oficial de reconquista del territorio, este militar no deja de aportar elementos nuevos que hacen que sus pensamientos sobre la pacificación de las Américas tengan algo de heterodoxos.

Poco a poco se fue imponiendo la opinión de que la mejor solución vendría dada por el recurso a la fuerza. Uno de los principales grupos de presión a favor del uso de la fuerza y reconquista de América, aparte del Estado, lo constituían los comerciantes en especial los gaditanos; el Consulado de esta ciudad, por encargo de la Regencia, había creado un organismo que se encargaba de asegurar el transporte y la manutención de las tropas enviadas a América, se trataba de la Comisión de Reemplazos. Siendo este una corporación interesada en tener mares expeditos resulta aun más interesante observar como se volcó en armar expediciones de contingentes de fuerzas expedicionarias y como, por otra parte, abandonó a su suerte a la marina de guerra, el único elemento cualificado para salvaguardar y mantener las vías de comunicación libres de amenazas.

[495] Ibíd.
[496] Ibíd.

En el Consejo había ministros que abogaban por soluciones alternativas a las implementadas. En sus opiniones se mostraban defensores del rearme de la Armada, este era el caso de Vázquez Figueroa, ministro de marina, quien en su primer memorándum dirigido al rey, de 21 de febrero de 1816, comenzaba una línea argumental destinada a conseguir que se destinasen más recursos a dicho cuerpo en detrimento del ejército. Estaba convencido, como también lo estaban Onís, o el Secretario de Estado Pizarro, de que sólo una marina potente podía asegurar el control de la mayor parte de los territorios del imperio; advirtió al rey que la ausencia de una marina potente dejaba el campo expedito para decretar la completa emancipación de un gran número los súbditos americanos. Observemos que estas recomendaciones se iniciaban en febrero de 1816, cuando los corsarios insurgentes todavía no habían hecho su aparición en aguas peninsulares.

En las reclamaciones en pos de una marina más potente le acompañaban otros cargos del gobierno, no insistiremos en las múltiples ocasiones en que lo hizo el embajador Onís desde los Estados Unidos, pero no queremos dejar pasar por alto las peticiones de similar cariz que hizo el Secretario de Estado Pizarro. Este ministro se enmarcaba dentro de una línea muy diferente a la seguida por el resto del gabinete, como Vázquez Figueroa, no creía en una fácil reconquista del territorio americano y pensaba que no deberían destinarse tantos recursos al ejercito, propugnando, en cambio, el fomento de la marina de guerra. Antes del congreso de Aquisgrán presentó una memoria conteniendo unas medidas destinadas a pacificar el continente americano; en ella se plantea la imposibilidad de conservar integro el imperio, las propuestas de esta memoria podrían situarse en lo que denominaríamos una política de contingencia con respecto a América, destina a tratar de conservar la mayor parte posible del territorio. Lo malo de este tipo de propuestas es que sus resultados no son inmediatos y, por tanto, entonces, como ahora, suelen ser rechazadas

a favor de una política "más vistosa" y con resultados poco duraderos cuando no negativos. Entre otros, los puntos recogidos en su memorándum eran:

- Unificación de toda la administración de América en un único ministerio.
- Una expedición pronta y fuerte contra el Río de la Plata.
- Apertura relativa del comercio americano: sólo puertos pacificados y bajo ciertos aranceles.
- Amnistía general de refugiados (liberales) españoles, por su proclividad a la independencia de América.
- Limitación del uso de la fuerza a lo indispensable
- Fomento de la marina
- Atraerse a la nobleza americana[497].

Veíamos antes que Onís proponía desde los Estados Unidos crear establecimientos para la construcción de buques en Cuba o en las Floridas. La abundancia de buena madera para los astilleros así como la existencia de mano de obra muy cualificada es los EE.UU. dispuesta a emigrar para trabajar en tales establecimientos, eran las razones que este funcionario aducía para llevar a cabo tales propuestas que debían contribuir al fomento de la marina. Sin embargo, eran ideas difíciles de llevar a la práctica, sobre todo porque los arsenales españoles estaban desatendidos y faltos de operarios, lo cual dificultaba tanto la construcción de nuevos navíos como el adecuado mantenimiento de los que estaban operativos. Un ejemplo lo tenemos en este dato: en julio de 1816 la Junta de Marina del Departamento de Cádiz remitía al Presidente del Consejo del Almirantazgo una importante petición; solicitaban aumentar el jornal de los trabajadores de la maestranza que trabajaban

en la habilitación de la corbeta *Descubierta.* Esta operación se estaba haciendo demasiado lentamente para las acuciantes necesidades de los comerciantes gaditanos y el Consulado exigía la pronta habilitación de este buque para la realización de cruceros en las aguas del Golfo, en defensa de los mercantes que arribaban o salían de Cádiz[498]. En los arsenales y astilleros había una gran carencia de mano de obra, debido, con toda probabilidad al exiguo jornal que se les abonaba. La Junta del Departamento veía en su aumento una posibilidad de atraer trabajadores para estos servicios y así poder llevar a cabo, con más rapidez la habilitación y reparación de los buques de guerra[499].

Así lo prueban comunicaciones como la dirigida por el cuerpo de los comerciantes gaditanos al almirante jefe del departamento de Cádiz en 1823:

"Los que suscriben esta exposición, dueños y consignatarios de buques de este comercio y del de América, han leído con imponderable dolor la respuesta que dio V.E. al Consulado de esta plaza cuando le reclamó últimamente la salida del bergantín 'Aquiles'. Increíble parece, Sr. Excmo., que uno de los mejores y más bien recorridos buques de la armada en campaña tan corta hiciese tales averías, que haya sido preciso amarrarlo en la Carraca para repárarselas; y todavía parece más extraño que no hubiese tenido el Departamento medios suficientes de adquirir la suma de 30.000 rvn. para dar una paga a la tripulación de aquel bergantín, con lo cual habría salido a continuar su crucero. ¿Qué puede esperar, pues este desvalido comercio de situación tan calamitosa? Si la falta de una cantidad de tan poca magnitud es un obstáculo insuperable a la defensa que pide este comercio contra un enemigo que le ofende con tanta osadía como impunidad ¿no será mejor que cese en sus clamores, y desbarate de una vez sus buques o los abandone a los riesgos de su propia suerte?¿Cómo pudiera pensar este comercio que haciendo sus expediciones bajo la salvaguardia que le ofrecieron las promesas del Gobierno en cuanto a escoltas y cruceros, ni aun siquiera le había de dispensar su protección en los puntos principales de recalada a la península, y que había de consentir los apresamientos bajo el alcance del cañón de sus plazas? Y entre tanto, Sr. Excmo. el resto de las escasas fortunas de este y otros pueblos de comercio desaparece a nuestra vista, y la navegación mercante, harto acabada por sus pasados males, camina precipitadamente a su total ruina, y hasta la Hacienda nacional sufre quebrantos considerables, porque se ve privada de los ingresos que le proporcionaría el salvamento de las expediciones apresadas"[500].

[497] Artola, M.: *La España de Fernando VII*, pg.: 478.
[498] AGM, Sección Expediciones a Indias, legajo nº 55.

[500] BPC, DMC 23/IV/1823

Esta comunicación es de abril de 1823, en esos momentos el problema del corso se había visto disminuido de manera considerable, toda vez que ya había cesado el rioplatense tanto el de Buenos Aires como el de patente artiguista. A lo largo de dicho año España se enfrentaba sólo al grancolombiano y, en el área del Golfo de México, al de los insurgentes mexicanos. A pesar de ser ahora un enemigo menor la armada española era incapaz de realizar el principal de sus cometidos: defender el comercio transoceánico entre la metrópoli y sus ya escasas colonias.

No podemos hablar en sentido estricto de una acción general del gobierno o de los gobiernos españoles [absolutistas y liberales] contra los corsarios insurgentes. Por lo general se trataba de la aplicación de parches y medidas temporales que en poco o en nada paliaban la fuerte presión que los corsarios insurgentes ejercían sobre los puertos españoles de uno y otro lado del Atlántico. El problema se afrontaba en el ámbito local; eran, con bastante frecuencia, los Consulados de comercio los que adoptaban medidas concretas contra los corsarios, para ellos se basaban en la casi única medida específica contra el corso insurgente dimanada del rey absoluto: la Ordenanza de corso de febrero de 1816. Una reglamentación que tomó el consulado de La Habana para analizar y aplicar medidas contra los corsarios insurgentes que infestaban las aguas del Caribe.

En La Habana la cuestión del combate a los corsarios insurgentes se tratará de un modo, cuando menos, alentador: en 3 de julio de 1816 se convocó una junta de gobierno del consulado, a la que asisten: José Cienfuegos, gobernador capitán general de la isla; Alejandro Ramírez, intendente; Ignacio Pedroso, prior del consulado; Pedro Diago y Joaquín Pérez de Urria, cónsules; Santiago Malagamba, Joaquín Gómez, José María Peñalver, Antonio Bustamante, José Beato Caballero, Juan Madrazo y Francisco Morán,

consiliarios; Mariano Mendive, síndico; Antonio del Valle Hernández, secretario y Ciriaco de Arango, contador. En esta junta se abordó, como tema principal, la necesidad de repeler con la fuerza los ataques de los *"piratas insurgentes* [...] *que tiene acosadas nuestras costas, y bloqueados nuestros puertos"*, después de la rendición de Cartagena de Indias[501]. Para esas fechas ya se habían perdido dos buques de la Armada Real, el falucho *San Fernando* y la goleta *Galga*; todos los asistentes a la junta estaban de acuerdo en que para acabar con el peligro del trayecto hasta Puerto Rico era necesario atajar los ataques de los insurgentes. En la exposición que hace el síndico, Mariano Mendive, se pone de manifiesto que estos problemas se remontan ya a 1812, fecha desde la que se han estado haciendo socorros extraordinarios para sufragar el establecimiento de convoyes y escoltas; según Mendive, las fuerzas del apostadero de La Habana estaban diezmadas por los estragos del enemigo y los temporales, habían quedado *"... reducidas a una total impotencia, o a su completo bloqueo"*[502].

La junta dio su asentimiento para la creación de una comisión que elaborase un informe sobre los armamentos (se entiende que naves armadas en corso) que pueda hacer el consulado, en virtud de la Real Orden de 8 de febrero de ese mismo año, con un objetivo bien claro: *"... limpiar nuestras costas y canales adyacentes, de los piratas que los infestan"*, aclarando en detalle los presupuestos, número y fuerza de los buques que consideren suficientes, así como el *"... modo de organizar una dirección vigilante, eficaz y secreta, para asegurar el buen éxito de los cruceros"*[503]. La necesidad de crear una dirección secreta puede explicarse por la probabilidad de que los corsarios tuviesen informadores entre los comerciantes o los habitantes de La Habana.

---

501 AGM, sec. Corso y presas, legajo 5237, Oficio de Pedro Acevedo a José Vázquez Figueroa, pág.: 2
502 Ibíd., pág.:3

Una semana después los comisionados presentaron el resultado de su trabajo y, como era de esperar, este informe alertaba de la necesidad de *"...armar buques contra los piratas insurgentes que, infestando estos mares, destruyen nuestra agricultura y comercio"*[504]. Presentaron un *"... individual presupuesto del número y fuerza que consideran necesarios para el buen éxito del proyecto: de los costos que pueden causar en una campaña, al tiempo determinado: del modo de hallar este caudal que ha de cubrir los gastos del armamento y cruceros: del medio de colectar prontamente el necesario para la compra y habilitación de dichos buques y últimamente del modo de organizar una dirección eficaz y secreta que asegure el buen éxito de la empresa"*[505].

La comisión estimaba que había un número alto de insurgentes, situados a barlovento y sotavento del puerto de La Habana, por ello pensaban que sería necesario la adquisición de cuatro

> *"... buques veleros y capaces de montar de 16 a 22 piezas de cañón, con calibre de 9 a 12, o igual número de carronadas de a 24, con sus correspondientes armas blancas y de chispa, y cada uno con cinco oficiales de popa, un cirujano, cinco oficiales de proa, dos cocineros, un despensero y cien plazas efectivas, para que dividiéndose estas fuerzas de por mitad a Barlovento y Sotavento, con el nombre de Guardacostas Consulares, se logre en corto tiempo la destrucción de los piratas o al menos su lanzamiento"*[506].

De obtener estos armamentos, creían que se podría acabar con los insurgentes en tres campañas que durarían, más o menos, nueve meses, con arribadas a puerto entre campañas para reparar, aprovisionar pertrechos, víveres y agua; para todo ello calculaban un presupuesto total de 322.575 pesos fuertes. Indicando, asimismo, que aunque parezcan altos, no se han de tener por tales los sueldos de la oficialidad[507]; para ello debía de tener en cuenta el empleo que habían de desempeñar; además, señalaban que se les debía asignar el

---

503 Ibíd., págs.: 3 y 4
504 AGM, sec. Corso y presas, leg.: 5237, oficio de Pedro Acevedo a José Vázquez Figueroa, pág.: 4.
505 Ibíd., págs.: 4 y 5.

líquido producto de los piratas capturados, así como el 12,5 % sobre el valor del buque y carga represados, ya que con estos estímulos se lograría la pronta destrucción de los enemigos[508].

Pero ¿de dónde habría de salir todo ese dinero?; la comisión calcula que en un año se podía obtener renovando el derecho de 1,5 % llamado Socorro, por barco, cobrado por convoyar buques y escoltarlos. Recargando con 9 reales más a los 11 que ya pagaban por tonelada los buques extranjeros, imponiendo 4 más a los nacionales procedentes de Europa y América, así como 8 más a los nacionales procedentes de África, en función del mayor valor de sus cargamentos (esclavos, por lo general); a estas nuevas imposiciones se sumaría la que se impondría a los hacendados, 2 reales por cada caja de azúcar enviada al puerto de La Habana por vía marítima para su exportación[509]. Hasta que se comiencen a obtener los frutos de esas recaudaciones, recomendaban se solicitase y recaudase un empréstito extraordinario entre los comerciantes y hacendados de 200.000 pesos fuertes, con los que iniciar los trabajos de compra y armamento de los buques[510]. Este presupuesto, además de toda la información que aporta sobre la constitución de esta "armada consular", nos da un magnífico abanico de datos sobre el volumen de mercancías y navíos entrados en el puerto antillano.

En cuanto a la dirección secreta de los cruceros, consideraban que ésta es necesaria para la perfecta combinación y unidad de acción de las dos escuadrillas, pero también pensaban que no se debía cargar con más obligaciones al prior y cónsules, por lo que la dirección se podía formar con individuos de la junta de gobierno o de fuera de ella. A esta

[506] Ibíd., págs.: 5 y 6.
[507] Consultar apéndice al final del artículo
[508] AGM, oficio de Pedro Acevedo... págs.: 6 y 7
[509] Ibíd., págs.: 11 a 13.

dirección había que autorizarla para que en el menor tiempo posible recaudase los préstamos, comprasen los buques, los armasen y habilitasen, entendiesen en los repuestos de los mismos y en los tiempos de los cruceros.

Según Antonio del Valle Hernández, secretario del Consulado, la junta que siguió a la presentación del informe y presupuesto de la comisión de armamento tuvo una larga duración, en ella sólo se trató el informe y su aplicación y todo ello debido a las diferentes disensiones que surgieron a lo largo del debate. En primer lugar, al presidente de la junta de gobierno (el capitán general de la isla) le parecía muy corto el número de buques y que, aun así, el Consulado tendría grandes dificultades en armar los bajeles a pesar de las grandes ventajas ofrecidas por la Real Orden de 8 de febrero, ya que no se había conseguido el fin previsto: *"... excitar la codicia, o el interés particular"*, por lo creía conveniente que se ofreciese, además *"... un premio considerable, a todo particular que apresase uno o más buques de insurgentes"*, así, con este doble estímulo, se alentaría a muchos a participar en el combate a los corsarios enemigos; el intendente, participando de la idea del presidente propuso un premio de 25.000 pesos, pero afirmando que las ideas de la comisión eran las más ajustadas a la Real Orden[511]. El mismo Joaquín Gómez, a la sazón miembro de la comisión de armamento, dio su particular visión del motivo por el cual los comerciantes españoles rehusaban armarse en corso: la razón estribaba en el propio *"... carácter nacional, y en el noble orgullo que hacían desdeñar siempre al negociante español el ejercicio y sobrenombre de corsario"*[512].

[510] En el momento en que Pedro de Acevedo remite este oficio a Vázquez Figueroa, 3 de septiembre de 1816, la comisión llevaba recaudadas casi las tres cuartas partes del monto total del empréstito extraordinario.
[511]AGM, Oficio de Pedro de Acevedo ..., págs.: 14 y 15.
[512] Ibíd., pág.: 16

Uno de los miembros de la junta, Madrazo, creía que el premio sugerido por el presidente y el intendente podría inducir a fraudes, pensaba este consiliario que los perseguidores podrían concertarse con los corsarios y repartirse la recompensa; la idea debió causar bastante estupefacción y fue desestimada por el intendente aduciendo que, como insurrectos, bien se guardarían los insurgentes de hacer tales acuerdos, pues su destino no era otro que el patíbulo. Sin embargo, como hemos podido comprobar por medio de otros documentos, no hubo ejecuciones de corsarios insurgentes ya que al tener éstos en su poder rehenes españoles, se temió por las represalias, toda vez que la Armada carecía de poderío suficiente como para imponerse a los corsarios enemigos[513].

La junta de gobierno decidió aprobar el informe aunque incorporando algunos cambios: los buques extranjeros pagarían un 2 % y los buques nacionales un 1 % (por buque); como además, según informó el intendente, no era cierto que los buques nacionales pagasen en todos los puertos extranjeros 20 reales por tonelada, esta imposición a los buques extranjeros se haría de modo proporcional y recíproco a lo pagado por los nacionales en esas naciones. La insistencia del presidente en cuanto a que las fuerzas eran escasas hizo que la junta aprobase la incorporación de dos buques más a la escuadra, serían

[513] Esta afirmación la hacemos después de examinar algunos documentos del A.G.M., en concreto una consulta realizada por las autoridades de marina de Algeciras, después de la propuesta de intercambio de los prisioneros españoles a bordo del corsario colombiano *General Santander*, en 25/VIII/1825. En esta consulta se exponen todos los precedentes: el intercambio propuesto por Almeyda en La Habana y la R.O. de 16/I/1818 por la que se estipulaba que los prisioneros deberían ser considerados rebeldes cuando fuesen "... *naturales de los dominios de S.M., y como piratas siendo extranjeros"*. Pero como quiera que la armada no estaba en el mejor de los momentos era preferible evitar los malos tratos para los extranjeros no así para con los españoles, aunque siendo benignos con los insurgentes. A raíz del caso del caso del buque corsario colombiano *General Santander*, se decidió adoptar como medida el canje de prisioneros cuando fuese necesario, lo que se comunicó a todos los Departamentos de Marina y Apostaderos: "... *procurando alejar toda idea de hacer parecer que S.M. reconocía la independencia de los gobiernos insurgentes de América, y sí como una medida que tomaran de su propia autoridad con sólo el objeto del bien de la humanidad"*. Con esta actitud tan hipócrita y cínica se pretendía ocultar la impotencia de la Armada y la cerrazón del gobierno de Fernando VII. AGM, Sección Corso y presas, legajo 5244.

los denominados *"moscas"*[514]. Asimismo y como un aliciente más, se propuso que el Consulado duplicase las cantidades que ofrecía las Ordenanzas de Corso por cada cañón y demás efectos tomados al enemigo. Todos decidieron que era vital reunir cuanto antes los fondos para poder emprender estas campañas contra los insurgentes; las palabras del secretario son bastante elocuentes en este sentido: comerciantes y hacendados contribuirían sin duda al empréstito porque sabían de la *"... vergonzosa posición a que nos ha reducido la pobreza de nuestras fuerzas marítimas, y la osadía de nuestros enemigos"*[515].

La junta de gobierno se cerró con la convocatoria de una junta abierta de vecinos, para el 12 de julio a las seis de la tarde, para a continuación de la misma celebrar una junta de gobierno cerrada, en la que se establecería la directiva de los Guardacostas Consulares.

A la junta abierta, además de los presentes ya citados en las juntas de gobierno del consulado, asistieron: el conde de Santa María de Loreto y José de Armenteros, regidores del Ayuntamiento de La Habana y comisionados por el mismo para esta junta; así como varios hacendados y comerciantes[516]; sólo estaba ausente el secretario del Consulado, por lo que actuó como tal José Mª Peñalver. A los vecinos asistentes se le expuso el proyecto del empréstito de doscientos mil pesos, necesarios para comprar y comenzar a equipar los Guardacostas Consulares. De igual modo se puso de manifiesto el modo en que sería reintegrada la cuantía de ese préstamo: las nuevas tasas a pagar por los buques y mercancías entradas en el puerto y los pagos por las cajas de azúcar conducidas hasta el

---

[514] AGM, Oficio de Pedro de Acevedo..., págs.: 17 y 18
[515] Ibíd., pág.: 20.
[516] Hacendados: el conde de O'Reilly, Ignacio Herrera, Rafael O'Farrill, Juan de Cobarrubias, Juan de Estrada, Nicolás Peñalver, Joaquín Garro, Joaquín de Aristaraín, Antonio Duarte y Zenea, Francisco Pedroso, Alonso Benigno Muñoz, José de Hincheta [¿?], José Mariano de Cárdenas y Vicente Lage; comerciantes: Santiago de la Cuesta Manzanal, Manuel de Ibarra, Pedro Mª Ramírez, Felipe Fernández de Silva, Próspero Amador García, Domingo Cueto, Fernando de la Maza Arredondo, Tomás de Ynaza, Isidro Inglada, Manuel Bexetervide [¿?], Miguel Bonilla, José Raimundo Queralbo, Pablo Serra, José García Álvarez, Félix Crucet,

mismo para su exportación. El secretario apuntó que justo al concluir la lectura del acta anterior *"... se notó un movimiento de general aprobación, manifestándose en todos los semblantes, no tan sólo el deseo de asentir prontamente a cuanto venía propuesto en el plan explicado, sino también el de aumentar el número de buques y de extender los arbitrios"*[517].

Algunos vecinos además de aprobar con su asentimiento el plan consular optaron por tomar la palabra para aportar ideas nuevas a las contenidas en el informe de la comisión de armamento; así lo hizo Antonio Duarte, quien indicó que ya que los beneficios que arrojase la acción de los guardacostas los iban a disfrutar todos en La Habana, se extendiesen los arbitrios a la totalidad del vecindario; de igual modo solicitó que al fondo para sostener la escuadra contra los corsarios se sumase el derecho de piragua, destinado, en su origen, para tales funciones[518]. Las intervenciones de todos los que hablaron a continuación: conde de O'Reilly, José Hincheta y el conde de Santa María de Loreto vinieron a redundar en la situación de miseria que atenazaba a las fuerzas navales surtas en la isla, en lo osado de las actuaciones de los corsarios insurgentes *"... a quienes tal vez protegen amigos poderosos"*[519]*;* así como en la necesidad de universalizar la contribución para el mantenimiento de los guardacostas. El regidor indicó además que éstos deberían hacerse extensivos a toda la isla, por lo que sería conveniente que todos los puertos contribuyesen a su mantenimiento y, aun iba más allá, al pedir que se extendiesen por todo el Golfo de México[520]. La junta paró el debate y sometió a votación el informe de la comisión de armamento, el cual fue aprobado sin problemas; a continuación se disolvió la

---

José Antonio Vidal, José Pie, Francisco Bengoechea, Gaspar Hernández, Gabriel Raimundo Azcárate y Bartolomé Bertanati. Cfr.: AGM, Oficio de Pedro de Acevedo..., pgs.: 21 y 22.
[517] Ibíd., pág.: 23
[518] Ibíd.
[519] Ibíd., pág.: 24.

junta abierta para pasar a la cerrada de gobierno que aprobase la dirección de los guardacostas.

La junta determinó que deberían de ser siete las personas que formasen la Diputación Directiva, los elegidos, por unanimidad, fueron: el conde de Santa María de Loreto, Próspero Amador García, Andrés de Jaúregui y Manuel de Bexetervide, vecinos todos y sin cargos en el consulado, a ellos se sumarían Antonio Bustamante, Juan Madrazo y Gabriel Lombillo, consiliarios; se decidió también, que el prior y cónsules les pasasen oficio cuanto antes comunicándoles su elección y la necesidad de reunirse cuánto antes para ser informado de las competencias del puesto para el que habían sido elegidos; quedabadesu mano la elección de un presidente, vocales y secretario, así como el modo de administrarse y el lugar donde reunirse[521].

El Oficio de Pedro de Acevedo, comandante del Apostadero de La Habana a Vázquez Figueroa, ministro de Marina, concluye con otro documento, un nuevo oficio, dirigido éste al prior y cónsules, del Consulado de La Habana, en el que relataba el estado miserable que sufría la base naval que él comandaba; los multiplicados esfuerzos que había de acometer para el sostenimiento de sus escasos efectivos. Comunicaba a las autoridades consulares que pedían contar con su buen hacer y con su total entrega para la labor que habían decidido emprender, les recordaba los esfuerzos hechos con anterioridad para armar en corso un mercante con la misma finalidad. Y aquí llegamos a la causa de por qué Acevedo, remitió toda esta documentación a Vázquez Figueroa: surgió un problema en la naturalización del primero de los buques adquiridos para combatir a los corsarios; se trataba de la corbeta *Valencey*, un buque de procedencia extranjera (no se indica en el documento

---

[520] Ibíd.
[521] Ibíd., pág.: 27.

la nación de origen, por la denominación lo suponemos francés). El conde de Santa María de Loreto pide a Acevedo urgir la naturalización del mismo, con el fin de impedir cualquier clase de retardo en la constitución de los guardacostas. A esto el comandante del apostadero responde indicando que no es de su competencia el alterar la Ordenanza de Matrículas[522], es decir, no seguían el mismo proceso de naturalización los buques comprados para el servicio del rey que los adquiridos por el Consulado. Pese a todo, coincide con el presidente de la Diputación Directiva de los guardacostas en que éstos buques comprados por el Consulado, al perseguir a los corsarios insurgentes hacían un servicio al rey, y como tales habían de ser naturalizados; por todo ello y para evitar costes adicionales a la Directiva accedió a naturalizar la corbeta y todos aquellos buques que fuesen adquiridos para los guardacostas[523]. Acevedo remite el informe a Vázquez Figueroa para poner en su conocimiento que con su actitud está contraviniendo el artículo 6º título 9º de la Ordenanza de Matrículas, quiere que lo sepa y los motivos por lo que lo hace, en pocas palabras, se cubre las espaldas.

La encomiable labor realizada por el consulado de La Habana estaba destinada a acabar con los insurgentes, sólo que sus medidas no llegaron a nada. Los corsarios siguieron multiplicándose por la zona e incluso devinieron en simples (aunque peligrosos) piratas. En lo tocante a la defensa de las Antillas españolas podemos afirmar que se hizo mucho más desde la embajada española en Washington, al menos mientras ésta fue ocupada por Luis de Onís que desde Madrid o incluso desde La Habana. La labor de zapa del embajador y sus espías muy de gran valor para la defensa de esas costas, bastante desguarnecidas como ocurría con las peninsulares.

---

[522] Ibíd., pg.: 33.
[523] Ibíd., pg.: 34

En el Caribe las fuerzas navales españolas siempre estuvieron en inferioridad de condiciones frente a los insurgentes, una debilidad acentuada de manera especial en Costa Firme[524] y, sobre todo, desde que se perdieron todas las posesiones continentales en la zona. A partir de entonces las islas se vieron rodeadas de naciones independientes con marinas de guerra incipientes dispuestas a sembrar la semilla de la emancipación en Cuba y Puerto Rico; a este peligro había que unir el descontrol creado por la abundancia de corsarios que, una vez concluido el proceso emancipador, habían devenido en piratas y contrabandistas dispuestos a mantener su negocio a cualquier precio. Buena muestra de la situación en el Caribe son los dos ejemplos de motines que citamos con anterioridad: los buques *Orinoco* y *Pichincha*.

III.1.2. La presión sobre los puertos peninsulares: La singularidad de Cádiz

Las noticias reflejada por los periódicos gaditanos de ente 1816 y 1828 aparecen llenas de noticias referentes a ataques de corsarios insurgentes, avistamientos o persecuciones de los mismos, no ya en aguas de Cádiz, sino en todo el litoral peninsular, las Canarias y Baleares, así como en las costas de América. Sin embargo, la zona de mayor presencia de corsarios insurgentes y la única que tuvo continuidad en el tiempo en lo relativo a sus incursiones fue el golfo de Cádiz y las aguas más cercanas a la bahía de Cádiz.

Sin necesidad de ir más lejos, observando la cotidianeidad de los puertos más cercanos al de Cádiz, encontramos referencias bastante esclarecedoras sobre la presión ejercida por los corsarios sobre nuestras costas; el oficial primero del Consulado, Feliciano Antonio Puyade**,** mandó publicar en el Parte de 21 de mayo de 1821 el oficio que le había

[524] Pérez Turrado, G.: *La marina española en la independencia de Costa Firme*. Editorial Naval, Madrid, 1992, pg.: 310.

remitido el Comandante general del Departamento de Marina. Este cargo de la Real Armada interrogaba en un escrito anterior al Cónsul de España en el Reino de Algarve sobre si habían sido avistados navíos insurgentes realizando su crucero por las aguas del Golfo de Cádiz y perturbando, sin duda alguna, todo el tráfico marítimo de esta zona; para proteger al comercio había sido enviado un bergantín de la Real Armada, el *Voluntario.* En respuesta, el Cónsul le informaba que durante bastantes días no había recalado en aquellos puertos buque insurgente alguno, no obstante, pocos días después una embarcación portuguesa de cabotaje fue capturada por una fragata

"... de tres mastos y 18 piezas de artillería [...], *con 150 hombres de tripulación, pintado su casco de negro y una banda blanca o amarilla, cuya circunstancia no se acuerda el patrón* [...]. *Las artillerías son del calibre de 18 y 12 y toda de bronce. Llegados a su bordo los insurgentes le robaron toda su carga y dinero y ahorcaron a toda la tripulación, sobrecargo y pasajeros para que declarasen si había mas dinero, dejándolos todos ahorcados de modo que les quedase poca distancia de las tablas a sus pies".*

La narración continúa con otras persecuciones y asaltos, para concluir advirtiendo al Comandante General que quizás el bergantín enviado a aquellas aguas sea insuficiente para enfrentarse a unos insurgentes que parecen ser superiores en fuerza[525]. Como ya afirmásemos en el caso de las Antillas, muchos observadores concluían también en el caso de Cádiz y sus aguas próximas que las fuerzas destinadas al combate a los insurgentes eran del todo insuficientes. Esa insuficiencia de medios provocaba que se apoderase de comerciantes y todos los implicados en el tráfico ultramarino una gran sensación de inseguridad.

Este desamparo se hacía extensivo incluso hasta la bocana del puerto de Cádiz; claro ejemplo de ello es el anuncio inserto por el propio vigía del puerto Antonio García, el 10 de abril de 1822 en las páginas del parte[526]:

---

525 BTG, DM-POV del 31/V/1821

526 A la publicación de estas nuevas normas sobre avisos a los navegantes, seguirían otras justo un año después, ampliadas incluso a la costa del Algarve: BPC, DMC 24/IV/1823: "*COMERCIO. Capitanía del*

"Por disposición del Ecselentisimo Sr. Comandante general del Departamento de acuerdo con el Sr. Capitán del puerto, se establecen en esta Vigía las señales siguientes para conocimiento de los navegantes españoles y del comercio. Una bandera holandesa en el tope del asta, significa estar a la vista embarcación sospechosa. Una bandera roja con aspas blancas, significa estar a la vista embarcación enemiga[...] *Se mantendrá la señal constantemente puesta mientras el buque a que se refiere esté a la vista.*

Sin embargo de esta prevención los capitanes y patrones deben tener presente que no siempre se pueden reconocer los buques sospechosos o enemigos a larga distancia, pues que estos dan indicios de serlos observándolos si dan caza a otros buques para reconocerlos, o si pudiendo hacer navegación determinada pierden el tiempo en la mar manteniéndose ya de una u otra vuelta"[527].

En el caso de ambos ejemplos hemos de tener muy presente que el corso bonaerense y el artiguista cesaron en 1821, sin embargo, el peligro que significaba para el tráfico mercantil español el corso insurgente fue notorio hasta pasado 1828. La situación estaba lejos de ser tan grave como la que se vivió entre 1816 y 1819 cuando algunos de los puertos más importantes llegaron a encontrarse completamente vetados a los mercantes de bandera española.

Los comandantes de los diferentes departamentos marítimos remitían quejas exponiendo la impotencia en que se veían para poder atajar las acciones de los corsarios insurgentes. Quizá sólo una zona de las costas españolas estaba siendo sometida a un azote peor que el padecido por Cádiz; nos estamos refiriendo a las Canarias, cuya insularidad aumentaba la sensación de aislamiento y abandono por parte del gobierno. En febrero de 1817, el comandante general de las islas canarias, tras exponer sus quejas por semejante abandono e impotencia de la marina para acabar con los corsarios, recibió como respuesta una serie de evasivas; los diferentes departamentos de la administración se iban pasando unos a otros la responsabilidad del abandono a que estaban avocadas las islas.

Puerto 23/IV/1823, Desde mañana 24 empieza a regir un nuevo plan de señales establecido para indicar cuando haya a la vista embarcaciones sospechosas o enemigas; cuyo modelo e instrucción estará de manifiesto en la torre de vigía y capitanía del puerto, para conocimiento de los navegantes y del comercio".

DMC 3/VI/1823: "COMERCIO. Aviso = Desde el 22 de Mayo último se ha establecido en el Consulado de España en Faro el mismo plan de señales que observa la torre de vigía de esta plaza para anunciar la vista de buques enemigos. Lo que se hace notorio para conocimiento de los navegantes españoles".

Las quejas eran remitidas al Consejo de Estado, éstas se exponían en presencia del Rey y éste encomendaba al Consejo del Almirantazgo la habilitación de medidas para resolver tal situación y *"...atajar tales perjuicios en aquellas islas, en la actual impotencia de nuestra Marina por la falta de medios... "*[528]*;* por último, el Almirantazgo acababa reclamando de la Secretaría de Hacienda fondos para la habilitación, construcción o reparación de buques de guerra para desplazarlos allá donde eran necesarios para la protección del comercio, como casi siempre ocurría, era en ese trámite donde morían todas las esperanzas de ver solventados los problemas, pues la falta de fondos junto con el desinterés por la Armada eran los peores de todos los males de la monarquía absoluta; el poco numerario de que se disponía se destinaba a las expediciones de tropas destinas a América para la reconquista del territorio, descuidando por completo las fuerzas de mar.

La gran abundancia de datos y documentación, así como el hecho de seguir siendo el puerto principal en el tráfico comercial con América nos lleva a centrarnos en Cádiz como paradigma de la presión ejercida por los corsarios insurgentes. Hay otras cuestiones que coadyuvan a nuestra decisión, entre ellas cabe destacar la particularidad de ser el Consulado gaditano la corporación comercial que, en determinados momentos, cargó sobre sus espaldas con el coste económico del empeño fernandino de reconquistar América por la fuerza de las armas.

La singularidad de Cádiz subyacía tanto en lo especial de su configuración geográfica como en las circunstancias sobre las que se edificaba la prosperidad de la urbe. Este tómbolo levemente sujeto al continente, batiente de piedra y arena que cerraba una

---

[527] BTG, DM-POV del 10/4/1822.
[528] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5239.

amplia y segura bahía, durante milenios había asentado las bases de su riqueza en el intercambio comercial: fundada por marinos y comerciantes, su destino había sido forjado sobre las olas. Cádiz es fruto de su situación geográfica: resulta muy difícil distinguir el comienzo de la ciudad y el final del puerto; por ello, al referirnos a la ciudad transcendemos los márgenes de ésta y englobamos lo que ha sido una única realidad desde los fundadores fenicios; no en vano se considera que el primer poblamiento fenicio en la bahía de Cádiz habría sido fundado en el Poblado de Doña Blanca, en el Puerto de Santa María.

La ciudad de Cádiz, el entorno de la Bahía, cabecera del comercio con América hasta 1778, albergaba el que aun era el principal puerto de España a fines del XVIII, un magnífico fondeadero natural pero de infraestructuras demasiado simples, anhelante de obtener la franquicia[529] de su puerto, lo que conseguirá, aunque por breve tiempo en 1829, y distante más de un siglo de sus principales reformas.

La urbe continuaba viviendo de la herencia de más de dos mil años de historia como uno de los principales puertos en la ruta marítima con más tráfico de todo el planeta: el

---

[529] Conforme empeoraban las circunstancias, es decir, a medida que se acercaba la finalización de las relaciones de la metrópoli con sus colonias y que los buenos días para el comercio gaditano pasaban a formar parte del pasado, arreciaban las peticiones de la franquicia para el puerto gaditano; era frecuente leer en la prensa cartas y escritos de comerciantes o agrupaciones de los mismos demandando tal estatus para el puerto. Destacamos en concreto este artículo comunicado publicado en el Diario Mercantil del 11 de julio de 1821, en el mismo se llama la atención sobre el contrabando a la vez que se aboga por una importante rebaja en los derechos de aduana como remedio para acabar con el contrabando: *"Hubo en esta ciudad una viejecita que jamás se prestaba a dar dinero a premio como no fuera al moderado de 30 ó 40 ps. fs. al año, porque desde sus tiernos años fue afectilla a la usura: ocurrió que al cabo se quedó sin un real porque pocos le pagaban, mas siempre se consolaba con que el premio había sido bueno y a su satisfacción. Aplique vd. el cuento señor editor: a la introducción de géneros prohibidos extranjeros se cargan 30 ó 40 ps. fs. de derechos, ello a que no se introduce una pieza por la Aduana, y que Cádiz está lleno pues a bien que no se baja un cuento de los abultados aranceles.*

Si en vez de 30 ó 40 ps. fs. se pagasen sólo 10, se despacharían muchos millones y entrarían en la Hacienda pública considerables sumas con que atender a las justas obligaciones del Estado en lugar de repartirse entre la hez de la sociedad y dejar arruinado al comercio y al Erario". BPC, DMC 11/VII/1821.

Ese mismo año de 1821 podían encontrarse en el Diario Mercantil noticias que aluden a debates en la *"Sociedad Patriótica de Cádiz en torno a las ventajas que tendría para la ciudad que Cádiz fuese puerto franco, defendiendo la idea, Elizondo, Uriz Mariano Lasaleta, Moreno de Guerra, Félix García, Cordero y Gurrea"*. La principal conclusión de este debate fue que tal declaración sería beneficiosa por "[...] *su situación topográfica como por el mismo estado de su comercio"*.BPC, DMC 23/X/1821.

Estrecho de Gibraltar. Punto intermedio entre el Viejo y el Nuevo Mundo; Cádiz albergaba en su interior las esencias de ambos, imbuida de las aportaciones de fenicios, cartagineses, romanos, musulmanes, y de los "advenedizos" genoveses, venecianos, flamencos, ingleses, franceses, comenzaba a llenarse, con el transcurso de los años, del espíritu de los que llegaban de la otra orilla: cubanos, mejicanos, colombianos, norteamericanos: se convertía sin remedio en la más americana de las ciudades europeas. Era el punto de encuentro de los dos continentes, transmisora de la herencia del más antiguo y receptora de las esencias y novedades que atravesaban de Oeste a Este el Atlántico. Como afirma David Ringrose: *"Cádiz era una agencia distribuidora del capital comercial, del crédito y de la información del mercado y proporcionaba un amplio abanico de servicios, suministros y cargas de reexportación"*[530]

La exigüidad espacial será la mejor de todas sus bazas a la hora de la defensa: apartada del continente, enclaustrada entre poderosas murallas era inasequible al asedio por tierra, lo cual la erige en sede de la Capitanía General de Andalucía y, en el momento más deslumbrante de su historia, y la facultaría para albergar las Cortes Constituyentes que darían lugar a la Constitución de 1812. Su ventaja defensiva se convierte por igual en su mayor problema: dificultades para el abastecimiento diario, en su mayor parte procedente de los pueblos más cercanos, incluidos los del Norte de África, suministros que quedaron muy dificultados si no imposibilitados en cada bloqueo marítimo acometido por la Royal Navy hasta 1808 y por los insurgentes desde 1816.

Por otra parte, el aislamiento favoreció en su momento la propagación interior de epidemias convirtiéndose éste en uno de los principales problemas con que habrá de enfrentarse la ciudad-puerto. Ser la receptora del comercio de América implicaba, no sólo

[530] Ringrose, D.: *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, Madrid, 1996, pg.:183.

admitir ricos cargamentos sino también todo tipo de enfermedades viajeras provenientes de los puertos de América y Asia; de suerte que la ciudad acababa por convertirse en una especie de lazareto de sí misma.

No obstante, durante la primera década del siglo XIX, Cádiz sigue siendo el puerto de mayor movimiento comercial de España, muy por delante de todos los demás[531]. Como decíamos antes, las infraestructuras portuarias no son muy buenas, sin embargo, las herramientas comerciales más importantes sí destacaban como las mejores de la Península: había gran cantidad de navieros, consignatarios, abundante personal para equipar buques (marinos, oficiales, pilotos...), comerciantes interesados en la exportación e importación, así como casas aseguradoras, o personas dispuestas a poner dinero a riesgo. Aun cuando la decadencia es evidente la preponderancia del puerto es no menos notoria. A este respecto podemos remitir al estudio realizado por Piniella para el decenio 1798-1808[532]; las estadísticas que presenta muestran la triste evolución del puerto en esos años. Fruto inequívoco de la extenuante concatenación de guerras, bloqueos y de la errática y pusilánime política del gobierno de Carlos IV. Para Cádiz y sus comerciantes, fue como estar en el lugar menos propicio en el momento más inoportuno.

La visión negativa que presenta la obra de Piniella resulta aun más definida si recurrimos a la información que nos suministra García-Baquero en su obra *Comercio colonial y guerras revolucionarias*[533]. Para Fisher el puerto de Cádiz mantiene un cuasi monopolio del comercio de exportación durante el período 1797-1820, el porcentaje del comercio gaditano dentro del total nacional correspondía a un 76,98 %, poco más que en el período 1778-1796

[531] Fisher, J.R.: *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, 1993, pg.: 77.
[532] Piniella Corbacho, F.: *La empresa mercantil de Correos Marítimos de La Habana (1827-1851). Aproximación a los usos náuticos de la primera mitad del siglo XIX*. UCA, Cádiz, 1996, pgs.:31-36.
[533] García Baquero, A.: *Comercio colonial y guerras revolucionarias: La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. CSIC, Sevilla, 1792, pgs.: 211-242.

(un 76,4 %)[534]. Es decir, si bien la tendencia marca una línea decadente, el puerto de Cádiz mantiene la preeminencia dentro del total nacional; la herencia era demasiado importante como para que fuese dilapidada en poco tiempo, el puerto no podía perder su lugar de privilegio de la noche al día; la posición geográfica es, además, inmejorable, a caballo entre los dos mares con más tráfico marítimo del planeta, el Mediterráneo y el Atlántico.

Es decir, tras la retirada de los franceses y a pesar de haber comenzado los movimientos emancipadores en América, la ciudad continuaba siendo un importante polo de atracción para aquellos interesados en hacer negocios en el giro mercantil. Nos hallábamos ante una ciudad clave en la economía mundial de su época.

Situamos en 1805 el año de inicio del proceso que habría de sacudir y alterar hasta los cimientos la vida de la ciudad, cambiar su fisonomía social y transformar de raíz la economía. En Octubre de 1805 se enfrentaron a pocas millas de la ciudad las tres Armadas más potentes del mundo en aquellos años: las flotas aliadas de España y Francia contra la omnipotente Royal Navy inglesa. La Real Armada española acudía a la cita después de haber sido derrotada la escuadra comandada por Cordova por la flota inglesa del almirante Jarvis en la batalla del cabo de San Vicente (1797) y tras los extraños sucesos en el Estrecho de Gibraltar en julio de 1801[535].

Los años de comercio con los neutrales, desde 1796 y hasta 1802, favorecieron el progresivo acercamiento de las colonias al ideal de independencia política, por medio del contacto con otras naciones, sobre todo con los nacientes Estados Unidos, cada vez más presentes en la América Hispana desde su independencia. Esta nación fue la que más se

[534] Fisher: *op. cit.*, p.: 77.
[535] Nos referimos a la llamada batalla de Algeciras. En la noche del 12 al 13 de julio de 1801, una escuadra franco-española se dirigía hacia el Atlántico a través del Estrecho; en medio de la oscuridad, y tras una audaz maniobra, el navío *Superb*, de la Royal Navy, logró sembrar el desconcierto entre dos buques españoles, el

benefició de los sucesivos bloqueos, así como de las dificultades de los navíos españoles para alcanzar las costas americanas. A medida que se desarrollaban las guerras napoleónicas la mayor parte de las naciones europeas dejaron de ser neutrales para verse envueltas en conflictos con Napoleón, de esta situación resultó que la, ya entonces, pujante flota norteamericana se vio poseedora del monopolio del comercio mundial. Se desplazaban libremente por todos los mares; accediendo con total libertad a cualquier puerto pudiendo así comprar mercancías de cualquier procedencia, que redistribuían desde sus propios puertos a cualquier lugar del mundo, incluidas las colonias de las metrópolis europeas, ahora complicadas en largas guerras[536]. Esta pujanza se reflejó, asimismo, en el desarrollo de algunos puertos y en la creación en los mismos de grandes compañías y potentes flotas, las cuales, como hemos visto, se convierten en corsarios para combatir a los ingleses en 1812 y, desde el final de este conflicto en 1815, sus miras se pusieron en el servicio como corsarios bajo pabellones insurgentes. Desde 1797 en el Atlántico y desde 1805 en el Pacífico, los buques norteamericanos se apoderaron de casi todo el comercio exterior de las Indias españolas drenándolas de plata mucho más que antes lo hiciese el denostado monopolio Sevilla-Cádiz. Ya en 1807, por primera vez en su historia, los marinos y comerciantes norteamericanos se sintieron dueños del Caribe y beneficiarios de la economía del Nuevo Mundo.

Pero aun cuando la ruptura total, que habría de traer la emancipación, quedaba lejos, es el proceso que lleva hasta ella el que más dañó a los comerciantes gaditanos. No obstante, el puerto de Cádiz estuvo sometido a un bloqueo muy eficaz entre 1796 y 1808, sólo interrumpido entre 1802 y 1804, lo que es lo mismo, diez años de casi imposibles

---

Real Carlos y el *San Hermenegildo,* los cuales creyéndose mutuamente enemigos se cañonearon hasta estallar ambos.

comunicaciones con las colonias y aun con el resto del mundo, aislamiento casi total para una ciudad-puerto que necesitaba de mares abiertos para su suministro diario. Ramón Solís establece una taxonomía entre las diferentes puertas de la ciudad: la del Mar, como arco de triunfo, abierta a una plaza, puerta de paz, acogedora, por ella sólo accede lo bueno a la ciudad; la puerta de Tierra, amurallada, conducente a recintos militares, zona de defensa y de aspecto hostil para el enemigo, es decir, para lo único que se esperaba por ese lugar[537]. Los sucesivos bloqueos ingleses del puerto, o mejor dicho, de la ciudad, suponían cerrar esa puerta acogedora a todo lo positivo y tener que vivir de espaldas al principal sustento de la ciudad: la mar.

La batalla de 1805 sólo es la antesala de los acontecimientos que marcarán el pulso vital de la ciudad durante estos años que inician el fin de un imperio. Tras el enfrentamiento de Trafalgar y casi sin marina de guerra que pueda actuar como elemento de disuasión, el puerto de Cádiz seguía asfixiado por el tenaz bloqueo al que la sometían los vencedores de Trafalgar, amos y señores casi absolutos de los mares del planeta. Durante 1806 sólo entraron en el puerto 23 buques españoles procedentes de América, entre los que se encuentran dos buques correos reales uno de ellos procedente de Canarias[538]; veinte será el numero de buques provenientes de América que entren en 1807[539] y en 1808 serán sólo 27[540]. Carecemos de los datos para 1809, 1810 y 1811. Estas cifras estaban lejos de los 187 buques entrados en 1802, año de paz con Inglaterra[541], o de los 218 de 1804 año en que de nuevo se rompieron las hostilidades con Inglaterra[542]. Como afirma Piniella *"en 1805 no sólo habíamos perdido el*

[536] Tuñón de Lara, M. (dir.): *Historia de España. T.VI América Hispánica (1492-1898)*, p.: 424, Barcelona, 1988.
[537] Solís, R.: *El Cádiz de las Cortes*, pg.: 28, Barcelona, 1978.
[538] BTG. *Lista Semanal* (en adelante LS) Nº 1, 1807.
[539] Ibíd., 1808.
[540] Ibíd., 1809.
[541] Ibíd., 1803.
[542] Ibíd., 1805.

medio físico de transporte, sino que sobre todo, se había perdido la comunicación con América"[543].

Las cifras antes presentadas reducen a una abstracción numérica lo que comenzaba a ser una realidad para la ciudad: la guerra, el determinante de la vida de esta ciudad durante más de veinte años a caballo entre el XVIII y el XIX, ahogaba la ciudad que veía como buena parte de su tejido social, aquel que se dedicaba a los negocios con América, el transporte marítimo, los seguros, etc. comenzaba a abandonar estas tareas, en un goteo que no cesaría y que cobró más fuerza cuando el proceso emancipador americano inició su senda victoriosa.

Los que serán algunos de los peores años de la historia de España, los correspondientes a la Guerra de Independencia, en cambio y a pesar del asedio por tierra, fueron buenos años para el comercio colonial de Cádiz. Al menos vivió una cierta recuperación. Eso sí, con el abandono por parte de las casas comerciales francesas, en cambio, cada vez eran más omnipresentes los buques americanos[544].

Sin embargo, la felicidad para el comercio gaditano en esta época no fue más que un "fugaz espejismo"; las guerras de independencia americanas traerían a Cádiz un nuevo motivo de pesadilla y desasosiego para su comercio y, en definitiva, para el propio sustento vital de la

[543] Piniella, *op. cit.*, p.: 32.

[544] Así se refiere la prensa de la época, verbigracia el *Parte Oficial de la Vigía*, a los buques procedentes de lo que hoy conocemos por EE.UU.. Es decir, lo que hoy consideramos un craso error, al denominar a la parte por el todo, tiene su origen en los albores del siglo XIX.

Desde el final de la guerra entre Gran Bretaña y los EE.UU. de 1812 el potencial naval de los norteamericanos fue en constante aumento hasta el extremo de poner en jaque a los cuasi omnipotentes británicos. Este aumento no pasaba sólo por la construcción de buques sino por un diseño más moderno, mayor capacidad artillera de los navíos y, sobre todo, pasaba por mejorar el alistamiento de hombres, su entrenamiento y la formación de los oficiales que les mandaban. Cfr. Johnson, Paul: *El nacimiento del Mundo Moderno.* Ed. Javier Vergara, Buenos Aires, 1992, pgs. :28-34.

Por otra parte la construcción de buques de guerra tomó en los EE.UU., desde muy pronto, un sesgo muy determinado, se inclinó por las fragatas de grandes proporciones, dejando de lado los navíos. Martínez Hidalgo,

ciudad. Como afirma García-Baquero, no podía pensarse en la posibilidad de una reconstrucción económica de la nación sin restablecer la normalidad en las provincias americanas[545].

Ya hemos visto anteriormente como, con frecuencia, se podían encontrar en las páginas del *Diario Marítimo* o del *Diario Mercantil de Cádiz* noticias acerca de asaltos de los insurgentes, avistamientos o persecuciones de los mismos. Por otra parte, tenemos contabilizados hasta un total de ciento ocho avistamientos de corsarios insurgentes, por parte del vigía, en las proximidades del puerto de Cádiz, entre octubre de 1817 y septiembre de 1828. Sin embargo, no se trataba tan sólo de la amenaza que constituían las nuevas armadas y los corsarios de los países emancipados; se trataba, sobre todo, el daño causado por la pérdida de los principales mercados y puertos latinoamericanos: Buenos Aires, Montevideo, Omoa, Guayaquil, El Callao o Puertocabello a partir de entonces no serán sino nombres de puertos situados en países ahora extranjeros, a los cuales se negaba todo reconocimiento y toda posibilidad de restablecer relaciones, situación que se prolongaría casi hasta las postrimerías del siglo XIX.

La realidad más cercana, la alejada de los frentes de guerra en América o de los arriesgados viajes a tan distantes puertos, también aparece plagada de dificultades, consecuencia, en buena medida de los terribles enfrentamientos en los que se vio involucrada España desde finales del siglo XVIII. Tras la derrota y expulsión de las tropas francesas la ciudad, como todo el país, asiste a la restauración en el trono de Fernando VII; todos los proyectos, todos los afanes de los constitucionalistas gaditanos quedaron en meras ilusiones.

J.M.: *La mar, los buques y el arte*, Madrid, 1997, pg. :51.
[545] García-Baquero, *op. cit.*, pg.:212.

El rey y todo su entorno se involucraron en la ilusoria reconquista de las colonias americanas, que poco a poco van perdiéndose para siempre.

Sin flota, sin capital y con un ejército agotado y esquilmado tras una terrible guerra colaboraron y costearon la ejecución de un proyecto de colosales dimensiones. El gobierno, como en ocasiones anteriores, recurrió a los comerciantes gaditanos para el suministro de fondos; la diferencia con respecto a épocas anteriores estribaba en la posibilidad de poder recuperar los fondos prestados al gobierno; se contaba para ello con las remesas provenientes de América, sin ellas la recuperación del dinero prestado era nula en la práctica.

Pese a estas difusas posibilidades de recuperar lo prestado, los comerciantes que sobrevivían a lo que Rétegui denominó el *"paso del Apocalipsis"* [546], se involucraron, a través de la Comisión de Reemplazos, en el utópico afán de reconquista de los territorios americanos. Aquellos que poco a poco iban perdiéndolo todo se vieron obligados a aportar lo poco que les quedaba para retrasar lo más posible la ruina total. Pero no había en ello sólo un afán patriótico, para nada había que descartar la posibilidad de obtener jugosas ganancias con los préstamos que se le hacían a la Comisión.

Esta Comisión, aunque nacida bajo los auspicios de la Regencia, era fruto del afán puesto por el monarca absoluto en la recuperación, a cualquier coste de las provincias americanas, las cuales, en lugar de haberlas atraído al bando realista mediante una política de concesiones: abolición del sistema de monopolio o aplicación de ciertos grados de autonomía, se decidió por el uso de la fuerza, lo cual devino en mayores ansias de independencia. El

[546] Procesos de mortandad catastróficos, guerras sucesivas y alternativas contra franceses e ingleses y, sobre todo, la crisis económica de los gobiernos de Fernando VII y sus predecesores; ni siquiera el Decreto de Libre Comercio había podido tambalear la primacía del puerto de Cádiz. Rétegui y Bensusan, M.: *Cádiz en 1820*, Cádiz, 1992, p.: 13-14.

recurso a la fuerza y la violencia liquidó lo que había sido una situación favorable para el realismo en el continente americano, ya que, al concluir la guerra de independencia en la Península, éste había triunfado, excepción hecha del Río de la Plata, en todas las provincias americanas. Un grave error[547] del cual se pagarían muy caras sus consecuencias.

La ciudad en la década de los veinte estaba aún imbuida del espíritu liberal propio del momento en que parió la Constitución en 1812. La actividad de los clubes liberales era intensa durante los años de la restauración del absolutismo. En primero de Enero de 1820 Riego se subleva en Las Cabezas de San Juan, le respaldan las tropas que habían de ser embarcadas con destino a América para reforzar las de Morillo. En este motín tomaron parte activa los comerciantes gaditanos, sugestionados, en momentos de gran dificultad para su sobrevivencia, por las ideas del liberalismo económico. Este sistema aparecía para muchos como la panacea que habría de solucionar sus males. Sin embargo, la política seguida por los gobiernos liberales durante los tres años que siguieron al motín de Riego, lejos de solucionar los problemas de los comerciantes gaditanos los agravaron. La política liberal sólo sirvió para reforzar la independencia de aquellos territorios.

La situación del comercio gaditano se volvió desesperada en el trienio constitucional. La caída no tocaba fondo y la situación política en ambas orillas del océano no hacía pensar en una posible recuperación. La situación llegó a tal extremo que, en Marzo de 1821 la ciudad, durante dos meses, se negó a reconocer la autoridad del recién nombrado ministro Bardají, proponiéndose incluso la creación de una República Hanseática de Cádiz. Un gesto que

---

[547] En 1834, relevado en el poder Fernando VII, se informaba al Secretario de Estado que había sido "[...] *un error lamentable de estos últimos tiempos no renunciar a los planes de conquista y dejar pasar tanto tiempo sin procurar la reconciliación de las colonias con su metrópoli"*, Malamud Rikles, C.: "La Comisión de reemplazos de Cádiz y la financiación de la reconquista americana" en *Andalucía y América en el siglo XIX: Actas de las V Jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo de 1985).* CSIC, Sevilla, 1986, pg.: 319.

refuerza la imagen de una ciudad identificada por completo con el comercio como su casi exclusivo medio de vida.

La llegada de los Cien Mil Hijos de San Luis a España se reflejó en Cádiz de manera especial, ya que es nuestra ciudad donde se refugiaron rey, gobierno y cortes, siendo sitiada por los soldados franceses desde el 23 de Junio al 30 de Septiembre de 1823. Esta presencia del ejército francés de ocupación se señala sobremanera en Cádiz: desde mediados de Octubre de 1824 el puerto de Cádiz acogió una gran cantidad de buques de guerra franceses[548]. De la situación tanto del comercio como de la ciudad dan buena cuenta estas palabras del Consulado gaditano:

"Cádiz ahora perseguida por mar de sus más implacables enemigos; invadida por tierra de su usurpador, agitada en su mismo seno con disensiones domésticas nacidas de opiniones; bloqueada por hijos de sus colonias; de todos robada, obstruida en su giro y abandonada de sus más poderosos capitalistas"[549].

A finales de 1824, de las más de seiscientas casas comerciales existentes en la ciudad en los momentos de mayor prosperidad habían quebrado 227, de los 300 armadores sólo quedaban 20 y apenas si quedaban casas comerciales extranjeras. Los comerciantes huyeron hacia el interior de la provincia, buena parte de estos emigrantes habrían de ser los principales impulsores de la industria vitivinícola jerezana, zona de la provincia en la que se invirtieron los capitales ocupados anteriormente en el comercio ultramarino.

Desde la Constitución de 1812 se trató de conseguir un sistema liberal para el comercio. Los comerciantes gaditanos veían en la franquicia portuaria de Cádiz una gran posibilidad para revitalizar su comercio y, sobre todo, para competir en igualdad de condiciones con Gibraltar, verdadero captador de todo el tráfico portuario de la zona. Fue en 1829 cuando se concedió a la ciudad el Puerto Franco, pero sin América no tenía posibilidades

[548] BTG, LS Nº 43 de 1824.

de sobrevivir, ya que todo el comercio de la ciudad estaba orientado hacia aquella zona. Además, no acabó, como pretendía, con el contrabando[550]. Quedaba, pues, patente que Cádiz era el fruto de su situación y que, cuando ésta era valorada, la ciudad cobraba gran auge; por el contrario, las crisis relacionadas con ella la hundían sin remisión.

El sistema propuesto por el Consulado de La Habana para combatir a los corsarios insurgentes de armar dos buques en corso y crear una dirección secreta que marque los objetivos de dichos buques, parece inspirar a quien, con el seudónimo de Piringo Iguano, remitió un artículo al *Diario Mercantil de Cádiz* en marzo de 1822. En este artículo se hacía una crítica feroz tanto a la incapacidad económica de la Armada Real como a la falta de imaginación de las autoridades para habilitar soluciones a los problemas causados por la presencia de corsarios insurgentes en las aguas próximas a Cádiz. El autor dice que la Armada se muestra incapaz de habilitar un barco que salga a defender el convoy próximo a entrar en Cádiz procedente de América, porque no dispone de 20.000 pesos fuertes; en su

---

[549] Cfr. García-Baquero, A.: *Comercio colonial...*, Sevilla, 1972, pg.: 242.

[550] El problema del contrabando en Cádiz es tan antiguo como el desarrollo comercial de la propia ciudad, sin embargo, es a lo largo de los primeros años del XIX cuando más arrecian los problemas generados por tal práctica, ello se debe, sobre todo al estado decadente del comercio desde el comienzo de las guerras con Inglaterra hasta finales del XVIII. El contrabando va a vivir momentos de especial esplendor durante el asedio de Cádiz por los franceses y aun mayores conforme se van perdiendo las colonias americanas.

La prensa reflejaba casi a diario el estado de opinión en el seno de la sociedad en torno a la problemática suscitada por el "comercio alternativo": "*Preguntas que se hace uno que tiene ganas de preguntar mucho, y lo irá haciendo según le vayan contestando. Primera ¿por qué hay tanto contrabandista y ladrón en la liberal Cádiz? Segunda ¿por qué a los ladrones que fueron a robar hace pocas noches a la fragata inglesa en bahía, de los que fueron presos tres, a esta fecha no se les ha pegado cuatro tiros a cada uno? Tercera ¿para qué se fijan en Cádiz los edictos que por órdenes del Gobierno y por decretos de Cortes se manda o previene publiquen, cuando las más se quedan sólo en fijarlos y no cumplirlos? Cuarta ¿por qué no están tapadas las bocas de los husillos que caen al mar, cuando se sabe por pública voz que por ellas se introducen contrabandos? Quinta ¿por qué en ciertas calles de Cádiz hay tantos que dicen son liberales cuando sus tráficos los hacen sin pagar un cuarto de derechos a la Aduana? El Preguntón*" BPC, DMC 9/X/1822

Como podemos ver el autor de estas preguntas formula graves acusaciones, es posible que llevado por un cierto revanchismo político (podría tratarse de un absolutista que quiere acusar a los liberales de fomentar el contrabando), sin embargo, no son fácilmente obviables los detalles que aporta sobre el modo en que se introduce el contrabando o sobre la participación de comerciantes en tales prácticas, los cuales se señalan a sí mismo como liberales, el autor se muestra además bastante riguroso en lo que se refiere a la aplicación de castigos por robos o contrabando, por lo que no deberíamos descartar que se tratase de un comerciante o naviero perjudicado por los robos a embarcaciones fondeadas en la bahía.

opinión esa suma era *"... bastante corta, considerados los males que puede evitar su exhibición,; y jamás se ha presentado una ocasión más oportuna que la presente de aprontar dicha cantidad en beneficio de toda España y de este comercio"*[551].

Vistas las penurias económicas que sufría el cuerpo encargado de la defensa del comercio ultramarino, Iguano proponía que el Consulado gaditano convocase una junta general de comerciantes y de personas que pudiesen contribuir a solucionar el problema suscitado por la incapacidad de la Armada; *"... el patriotismo de los gaditanos"*, según Iguano, habría de mover a que 300 o 400 comerciantes suscribiesen un fondo para habilitar:

> *"... un buque de fuerza militar, o de la mercante, que salga en toda esta semana a cruzar sobre el cabo de San Vicente, situando además dos barcas de aviso más allá de dicho cabo, en la altura competente, para prevenir al convoy de los corsarios que lo esperan; y juzgo que las barcas deben salir antes de 24 horas"*[552].

El modo en que formula sus propuestas y el modo de referirse a los comerciantes como movidos sólo por el espíritu patriótico, nos lleva a plantearnos que este Piringo Iguano no pertenecía a tal ramo. A los Consulados ya les había restado capacidades de autodefensa el gobierno absolutista al suprimir las Armadas Consulares por la Real orden de 6 de junio de 1817. Los consulados no disponían desde entonces de buques armados dispuestos para el combate a los insurgentes y cualquier iniciativa de defensa recaía en manos de la menguante Armada real o en los propios mercantes armados en corso y mercancía.

La burguesía mercantil comienza a abandonar la que ha sido su principal labor y tiende a la inversión en bienes raíces, en fincas, a lo que podríamos considerar como inversiones seguras, lejos de los riesgos que comporta el mar en estos tiempos procelosos. El dinero huye y se refugia en inversiones que señalan el inicio del despegue del gran capital en la producción

---

[551] BPC, DMC 12/III/1822.

vinícola en Jerez, Puerto de Santa María y Sanlúcar. Como afirma Sánchez Mantero[553] el colapso comercial marcará no sólo ese abandono de las empresas del que ya hemos hablado y el consiguiente surgimiento de una nueva burguesía de propietarios, sino también el nacimiento de una importante hornada de políticos andaluces, hijos de estos burgueses, poseedores de una gran formación al haber trabajado desde muy jóvenes en los negocios familiares y estar muchos de ellos incluso educados en el extranjero.

III.1.3. Las consecuencias económicas

Las actividades de los corsarios insurgentes fueron importantes, aunque difícilmente cuantificables. En, 1816, justo en los inicios de la campaña corsaria sobre el Golfo de Cádiz, el Consulado estimaba en torno a ocho los millones de pesos perdidos a causa de las capturas de los corsarios[554], a partir de entonces no hay cifras que aclaren de un modo nítido la cuantía real de las pérdidas. Las cifras y cálculos extraídos a partir de nuestras propias bases de datos han de limitarse, por desgracia, al puerto de Cádiz ya que al mismo corresponden los datos que más clarificadores resultan para el establecimiento de las consecuencias de los ataques corsarios.

El lucro cesante que provocaron, tuvo su influencia directa sobre la capacidad de España para sostener la guerra con sus antiguas colonias, beneficiando de modo directo y simultáneo a los gobiernos independientes[555]. Los corsarios llenaron de trabas, también, los

---

552 Ibíd.

553 Sánchez Mantero, R.: "Consecuencias políticas de la emancipación en Andalucía" en *Andalucía y América en el siglo XIX*, Sevilla, 1986, p.: 24.

554 Archivo General de Indias (en adelante AGI), Sección Consulados, legajo 81

555 Cfr. Gámez Duarte, F.: "Un asunto particular: Los navieros gaditanos frente a los corsarios insurgentes hispanoamericanos, 1810-1828", Butrón Prida, G. y Ramos Santana, A. (eds.): *Intervención exterior y crisis del Antiguo Régimen en España. Actas del Congreso Conmemorativo del 175 Aniversario de la invasión de los Cien Mil Hijos de San Luis El Puerto de Santa María, 1998.* Universidad de Huelva y Ayto. del Puerto de Santa María, Huelva, 2000.

movimientos de las tropas españolas en el mar, obligando al uso de convoyes lentos y costosos. La presencia de corsarios en el Atlántico hizo indispensable que España tomase medidas para proteger sus comunicaciones marítimas; al hacerlo, se vio obligada a sostener un gasto adicional que pudo ser afrontado con dificultades, mientras, al mismo tiempo, se debilitaba su capacidad ofensiva. En resumidas cuentas, los dos principales obstáculos con los que se encuentran los comerciantes gaditanos son: el progresivo avance del proceso emancipador por América, lo que provoca una reducción paulatina del número de puertos al que puedan acceder los barcos procedentes de Cádiz; y, la consecuencia directa de este primer problema, los corsarios insurgentes, es decir, el surgimiento de marinas de guerra en las nacientes naciones hispanoamericanas. La emancipación americana se convierte en una puerta que despacio va cerrando el acceso de los barcos procedentes de la Península a los puertos de aquel continente. El abanico de puertos se va haciendo cada vez más estrecho.

Yendo al frío número podemos entrecruzar algunos de los datos de nuestras tablas para perfilar aún más la realidad del impacto que, la presencia de corsarios, tuvo sobre el comercio ultramarino español[556]. Tenemos que partir de un hecho que hace más dificultosa la cuantificación este impacto. En el listado de las capturas se agrupan tanto las grandes fragatas de la Compañía de Filipinas como las pequeñas barcas de pesca; el volumen de lo capturado difiere pues sustanciosamente.

Entre 1816 y 1828 fueron capturados 172 buques en el Golfo de Cádiz, una zona en la que la mayoría de estos bajeles procedía o se dirigía al puerto que le da nombre al golfo. El término captura, para nosotros engloba tanto a aquellos buques que fueron remitidos a tribunales de presa como a los incendiados y hundidos así como a los que sólo fueron saqueados. El volumen neto de los bienes capturados sólo se podría calcular consultando las

sentencias de los diferentes tribunales de presa allá donde quiera que éstos estuviesen o también mediante las protestas de mar presentadas por los capitanes capturados. En este último caso la tarea aún se vuelve más ardua, ya que estas protestas se efectuarían ante un escribano público en el puerto donde desembarcase el capitán del buque capturado, es decir, en Cádiz, Málaga, Sanlúcar o cualquier otro lugar de España o Portugal. Por cierto que cruzando ambos datos, tantos los procedentes de los tribunales de presa como los de las protestas de mar, podríamos obtener una cifra aún más difícil de cuantificar: el volumen del contrabando introducido en puertos españoles. Esta cifra podría devenir de la diferencia en que se evaluase lo capturado en puertos de presa y lo declarado por el capitán en la Península.

Pero volvamos a los efectos sobre el puerto de Cádiz; afirman, con una gran dosis de triunfalismo, buena parte de los historiadores hispanoamericanos que se han dedicado al corso que el puerto de Cádiz estuvo bloqueado en alguna ocasión por causa de los corsarios, en concreto se refieren al año 1818. No fue cuando se produjeron más capturas, ese honor corresponde a 1817, en 1818 el número de buques españoles procedentes de América que entraron en el puerto de Cádiz fue de 83 sobre un total de 1972. Lo que es lo mismo, las entradas españolas equivalieron a un 4,2 % del total, casi dentro de la media anual situada en torno al 4,8 %. No creemos que las cifras se correspondan con lo afirmado por los historiadores hispanoamericanos.

Incidiendo aún más en este aspecto el de los supuestos "bloqueos" de los corsarios tenemos que afirmar que el puerto hubiese estado bloqueado e inactivo de haberse impedido también el comercio de los neutrales o el de cabotaje. Sin embargo, 1818 ocupa el tercer puesto en el ranking de buques entrados en el puerto de Cádiz entre 1816 y 1829, sólo superado por 1817 (2007) y 1816 (1993). ¿Rebaten esas cifras las afirmaciones de dichos

[556] Todos estos datos pueden ser consultados en las tablas que incluimos en los Apéndices de esta Tesis.

investigadores? En números netos creemos que sí, no obstante, hay un aspecto no menos importante: el daño moral y psicológico, el miedo pudo atenazar a los comerciantes que poco a poco fueron dejando el comercio ultramarino como forma de hacer negocios.

El porcentaje más bajo de entradas corresponde a 1826, ese año, perdidas ya todas las colonias continentales en América, sufrió la Península la presión de los corsarios colombianos, resulta cuando menos curioso que la mayoría de los historiadores hispanoamericanos hayan obviado tal dato; como decíamos en las líneas iniciales, el corso colombiano de la década de los veinte apenas ha sido estudiado y, como vemos, su impacto pudo ser tan fuerte como el ejercido por argentinos y orientales hasta principios de la misma década.

En resumidas cuentas, podemos hablar de un cierto impacto económico, tanto en lo relativo al gran comercio, el mantenido con las colonias, como en lo tocante al abastecimiento de la ciudad; sin embargo, no tuvo la suficiente entidad como para destacar dentro de una tendencia a la baja, iniciada con anterioridad a la presencia de los corsarios. Una tendencia que se acentuó mucho más conforme se fueron perdiendo los principales puertos de la América continental. El corso insurgente no fue más que un elemento secundario en el descalabro del comercio colonial gaditano.

Durante las guerras de emancipación los buques mercantes se convertirán en trasuntos de buques de guerra, gracias a las patentes de corso y mercancía y a su habilitación con toda una panoplia de armas suministradas por los arsenales de la Real Armada, en el caso de Cádiz, por el de la Carraca. Más arriba mostramos ya varios anuncios de buques de la Compañía en los que se revela la capacidad bélica de los mismos. Sus tripulaciones crecen en función de atender ahora no sólo a las cuestiones relativas a la pura y simple navegación, sino también al nuevo armamento incorporado. La fragata *San Fernando*, alistada por la empresa en 1817,

portaba hasta dieciséis cañones de diverso calibre y armas personales para un total de 100 hombres.

Sin embargo, no es sólo desde el comercio y el combate a los corsarios insurgentes como los empresarios se involucran en la lucha por la reconquista americana, hay otro aspecto, quizás mucho más importante, del que ya tratamos con anterioridad: la labor realizada por la Comisión de Reemplazos, en la que el Consulado de Cádiz va a representar un importante papel.

Este organismo creado por orden de la Regencia y controlado por el Consulado gaditano, era el encargado de equipar y despachar las tropas destinadas a América. En esta institución se vuelcan todos los comerciantes gaditanos por los múltiples beneficios que podía reportarles:

- Posibilidad (utópica) de reconquista de los puertos americanos.
- Protección por parte de la Real Armada de los buques mercantes al formar convoyes.
- Transporte de tropas a América, tarea que les reportaba pingües ganancias.
- Por último, y no menos importante, los empréstitos realizados por la Comisión, que reportaban intereses anuales.

Del primero de estos puntos nada podemos decir, tamaña ambición jamás se materializó. Sobre los empréstitos de la Comisión de Reemplazos tendremos que alargarnos un poco más. Tales préstamos ofrecían un interés muy elevado y los comerciantes que aportaban sus fondos en esas operaciones esperaban obtener grandes beneficios, el principal problema residía en el largo tiempo que transcurría hasta la liquidación de los mismos. Sobre la Comisión recaía la total subvención de los esfuerzos bélicos, lo cual hizo que se entregara totalmente a la búsqueda de nuevas fuentes de financiación, labor que fue dificultándose poco a poco a

medida que se sucedían los reveses en las guerras de emancipación. Este organismo adeudaba en 1828 más de cien millones de reales de vellón sólo en capital, una parte con intereses y otra no. Estas deudas procedían de 2000 obligaciones por contratos celebrados por la Comisión de Reemplazos entre 1814 y 1818.

La participación y control de la Comisión de Reemplazos por parte del Consulado gaditano es uno de los ejemplos más claros de hipocresía que pudieron darse en esos años. Sabemos del tremendo riesgo que supone realizar esta afirmación, sin embargo, no deja de llamarnos la atención los repetidos llamamientos de esta corporación de comerciantes y hombres de negocios en demanda de mejoras en la Armada; exigía del Capitán General del Departamento que se acelerasen los trabajos de carena y reparación de los buques de la marina de guerra, solicitaban buques para realizar cruceros de vigilancia en el Golfo de Cádiz y en la embocadura del Estrecho, y, por el contrario, sus actos no reflejaban una actitud leal con respecto a dichas demandas, toda vez que sus esfuerzos económicos se encaminaron hacia la descabellada empresa de la reconquista americana. Por otra parte, los comerciantes se veían obligados a tener que elegir entre tratar de conservar los mercados de los que dependían o arriesgarse a transformar de manera radical sus intercambios con América, renunciado a cualquier clase de monopolio y compitiendo en igualdad de condiciones con los comerciantes de Estados Unidos o Gran Bretaña, que ya no dependían de los comerciantes gaditanos como reexportadores de sus productos. Los comerciantes no podían hacer nada por impedir el desastre en el que se estaban viendo involucrados, al sostener con sus fondos la Comisión de Reemplazos, deseando otras soluciones se habían visto abocados a sostener la menos fructífera de todas ellas; eso sí, intentando obtener todo el rédito económico posible.

La Comisión fue la verdadera respuesta del comercio (y del gobierno) a la emancipación americana, ignorando las amenazas más cercanas, no queriendo ver que los

comerciantes se veían agobiados y castigados por un peligro que se situaba ante sus propias casas; la Comisión se convirtió en un círculo vicioso del que era muy difícil salir, casi todos se habían empeñado en ella, cada vez estaba más endeudada y, por ello, nadie quería su bancarrota[557]. Este organismo llegó gastar en las expediciones y en los preparativos de la de 1820 más de trescientos cincuenta millones de reales[558], sin embargo, no fueron éstos los únicos gastos que debió afrontar, entre otros cabe destacar los ocasionados por la repatriación de las tripulaciones que condujeron hasta Cádiz la flota rusa.

La comisión se sostenía con los fondos provenientes del Arbitrio de Reemplazo, un impuesto que, desde 1815, se había aprobado que se cobrase en tanto no cesasen los motivos de su aplicación: las revueltas en la América española. Este arbitrio debía ser recaudado en todo el territorio español, sin embargo, sólo comenzó a ser recaudado en América y filipinas desde noviembre de 1816. A pesar de su universalidad los comerciantes gaditanos aportaron sólo en el período comprendido entre 1811 y 1815 más o menos el equivalente al 31,5 % del total de lo recaudado entre 1811 y 1820; según Malamud Rikles, si hubiese proseguido dicha constante, al final del ciclo Cádiz habría aportado el 60 % del total[559].

Este organismo, de tan clara adscripción al absolutismo y sus ideales, fue obligado a desaparecer durante el Trienio Constitucional para ser restaurado en 1823, a partir de ese momento todos sus esfuerzos fueron dirigidos a saldar las enormes deudas contraídas, las cuales no fueron saldadas en su totalidad hasta 1860: 49 años de esfuerzos para una descabellada aventura de poco más de catorce.

Cabe plantearse un estudio detallado del papel del Consulado gaditano y de la Comisión de Reemplazos en la lucha contra los movimientos emancipadores de América,

---

557 Malamud, C.: *op. cit.*, pg.: 324.
558 Ibíd., pg.: 331.

arriesgándonos aún más sugerimos la posibilidad de efectuar paralelismos (dentro de lo posible) en las formas de actuación de dichos organismos y la de la Compañía de las Indias Orientales británica con respecto a la ocupación y administración de la India en sus primeros momentos; dos ejemplos de corporaciones privadas ejerciendo funciones propias de gobiernos: organizando ejércitos y destinando sus fuerzas hacia objetivos específicos.

III.2. La acción política

¿Cómo se articularon las diferentes acciones de los estados implicados en esta guerra? Esa es la pregunta que tratamos de contestar en este apartado; en el caso de España, ya nos hemos centrado en las páginas anteriores, sin embargo, dedicamos un espacio a continuación a abordar la acción diplomática española con relación al corso insurgente. No podemos obviar bajo ningún concepto las acciones de terceros estados implicados de un modo indirecto en esta guerra: los Estados Unidos, Gran Bretaña y otras potencias neutrales, en especial, las que constituían la Santa Alianza; las dos primeras podían obtener sustanciosos réditos en este conflicto, territoriales y comerciales; ambas naciones se jugaban su hegemonía en América sin necesidad de tener que implicarse de un modo efectivo. España y Portugal creyeron identificar a la Santa Alianza como un elemento destinado a actuar a favor de sus intereses en América, imponiendo su modelo de solución, el cual, sobre todo en el caso de España, pasaba por la aniquilación de cualquier resistencia a la autoridad de Madrid y por la reconquista del territorio americano.

[559] Ibíd., pg.: 334

III.2.1. La acción diplomática

La inacción de la Real Armada, la escasez de buques y hombres y las pocas probabilidades de éxito en las operaciones contra el corso llevada a cabo por este cuerpo, motivó que uno de los principales campos de batalla en los que se desarrolló la lucha contra los corsarios insurgentes fuese el frente diplomático; una actitud que, de igual manera hubiese debido ejercerse por igual aun cuando los buques de guerra españoles triunfasen en su lucha contra estos depredadores del comercio marítimo.

Hemos señalado hasta la saciedad que el grueso de estos corsarios procedía de naciones no implicadas en este conflicto: norteamericanos, ingleses y franceses, es decir, procedentes de naciones neutrales, por ello, su participación del lado de los insurgentes motivaba que el gobierno español denunciase continuamente la flagrante vulneración de los acuerdos internacionales de neutralidad suscritos por todas estas naciones. Donde fue más activa esta lucha diplomática fue en los Estados Unidos no en vano la mayor parte de los corsarios procedían de puertos de esta república. Currier, quien desde el mismo subtítulo de su obra ya nos indica qué clase de corso fue el ejercido por los insurgentes[560], afirma que los navegantes españoles saqueados por corsarios norteamericanos "*... se asombraban de ser asaltados por quienes llevaban la insignia norteamericana, preguntándose con estupor: ¿ha sido declarada la guerra por Estados Unidos?*"[561].

Se trataba con toda claridad de una situación anómala, donde los neutrales rompían con esa identificación y tomaban partido por uno de los bandos o, quizás mejor sería decir que el bando por el que la mayoría tomaba partido era el del propio beneficio, empleando como

---

[560] Currier, T. S.: *Los cruceros del "General San Martín". Investigación sobre el corso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*. Instituto de Investigaciones Históricas. Buenos Aires, 1944. El autor señala claramente que se trata de corsarios norteamericanos que ejercían su negocio desde puertos norteamericanos, sin visitar jamás los de la nación bajo cuyo pabellón decían hacer el corso.

[561] Ibíd., pg.: 6.

excusa el ejercer el corso con bandera y patente de las repúblicas rebeldes. La acción de los diplomáticos españoles estaba encaminada en dos direcciones confluyentes: de una parte impedir a toda costa el reconocimiento de la independencia de los países rebeldes (al negar la independencia y su reconocimiento se negaba la potestad legislativa, con lo que, al tiempo, se conseguía declarar ilegales las patentes expedidas por los insurgentes); de otra parte, una vez negada la independencia y, por tanto la capacidad para poder armar corsarios, se solicitaba de las naciones neutrales la acción inmediata contra los propios ciudadanos que estaban tomando las armas bajo las banderas de repúblicas insurgentes.

Por su intensidad y por ocupar la embajada en la nación de donde partieron la mayor parte de los corsarios la tarea realizada por el ministro plenipotenciario en los Estados Unidos, Don Luis de Onís, es, con mucho, la más interesante de todas las gestiones diplomáticas llevadas a cabo para combatir el corso insurgente. Sin embargo, no podemos obviar la tarea realizada por el embajador español en Londres y por el representante de España en el congreso de Aquisgrán, dos frentes más en los que se librará la lucha contra los corsarios insurgentes y de los cuales nos ocuparemos más adelante.

Onís sustituyó como ministro plenipotenciario al marqués de Casa Irujo desde el 5/X/1809; según expresó a Martín de Garay, este cargo le parecía poco honroso *"... dada su categoría de oficial mayor y más antiguo de la Secretaría de Estado, sus conocimientos del idioma alemán y la preparación que poseía en derecho público, hubiera preferido ir a una de las cortes europeas"*[562]. Luis de Onís había nacido en Cantalapiedra, provincia de Salamanca, estudió leyes y desde 1780 ejerció como secretario personal de su tío, embajador en Sajonia.

---

[562] León Tello, Pilar: *Documentos relativos a la Independencia de Norteamérica existentes en Archivos* Españoles*. T. III, 1 y 2 AHN, correspondencia diplomática (años 1801-1820).* Ministerio de Asuntos Exteriores, Drón. Gral. de Relaciones Culturales, Madrid, 1976, pg.: XII.

En 1792, Onís fue elegido, por primera vez, para ejercer como ministro plenipotenciario en los recién nacidos Estados Unidos, sin embargo, la caída del ministerio de Floridablanca hizo que este nombramiento se aparcase, permaneciendo en Alemania hasta 1798, momento en el que fue nombrado para un cargo en la Secretaria de Estado en Madrid, puesto en el cual permaneció hasta su elección por parte de la Junta Central para ocupar la embajada en Washington.

El presidente de los EE.UU., Madison, no quería concederle el plácet como embajador en tanto durase la Guerra de Independencia. Con lo cual debió ejercer su cargo hasta 1814 como un simple representante comercial español en aquel país; según Onís este no-reconocimiento servía para que los EE.UU. secundasen encubiertamente los planes de Napoleón de levantar contra el rey toda la América española[563]; los emisarios de Bonaparte entraban en los EE.UU., sobre todo, a través de Baltimore, desde donde pasaban a las colonias españolas[564].

Durante esos años de interinidad en el cargo, el embajador se dedicó a publicar algunos panfletos satíricos bajo el seudónimo de Verus, en los cuales criticaba la política de lo Estados Unidos y justificaba la que se hacía desde Madrid[565]. Onís permaneció como embajador en los EE.UU. hasta junio de 1819, siendo sustituido por Mateo de la Serna, quien ya encontró casi

[563] Abundan las quejas de Onís al Secretario de Estado norteamericano exponiendo la impunidad con que los corsarios franceses se armaban en puertos norteamericanos para salir con posterioridad a la caza de mercantes españoles; hemos de tener en cuenta que en ese momento la Francia napoleónica y los EE.UU. son aliados en la lucha contra los ingleses. Un ejemplo de estas quejas es la carta que Onís dirigió a Monroe, entonces Secretario de Estado, en 27/X/1813 exponiendo sus quejas por el comportamiento del corsario francés *Cleopatra,* que al entrar en Newport y habiéndose amotinado su tripulación, la despidió y tomó otra compuesta por ciudadanos norteamericanos e hizo su provisión de pólvora. En vista de que el fiscal se negó a hacer la confiscación del buque, la hizo Stoughton [cónsul español en Nueva York] por su cuenta, para impedir que dicho corsario saliera de aquel puerto en pos de dos buques españoles. En la misma misiva hacía una exposición de otros casos parecidos, y pedía en nombre del gobierno español, que se remediase este abuso de los corsarios americanos que tanto perjudicaban al comercio de su país; AHN, Sección Estado, legajo 5639.

[564] Ibíd., pg.: XIII.

[565] En la página web www.library.miami.edu/archives/purdy/purdy-onis2.htm perteneciente a la Helen Carmichael Purdue Foundation puede leerse uno de los artículos de Verus-Onís.

todo el trabajo hecho, no en vano sobre los hombros de su predecesor cayó la pesada tarea de llevar a cabo la negociación sobre la cesión de las Floridas; a Mateo de la Serna lo sustituyó a los pocos meses Francisco Dionisio Vives, a quien encontraremos durante la década de los veinte al frente del Gobierno de la isla de Cuba, un puesto en el cual también se verá involucrado en la persecución y combate a los corsarios y piratas.

Poco tiempo después de ocupar su cargo, aun desprovisto del reconocimiento oficial por parte del gobierno estadounidense, Onís encontraría razones para hacer llegar sus protestas al Secretario de Estado de los EE.UU.: el contrabando iba en aumento en el área del Golfo de México, muchos de estos contrabandistas simplemente eran traficantes que introducían armas para los rebeldes de Venezuela o de Nueva España. Desde el inicio de la guerra anglo norteamericana de 1812 y a lo largo de toda su extensión, las protestas de Onís se hacían más frecuentes, sobre todo cuando las acciones de los corsarios norteamericanos afectaban a los mercantes españoles, los cuales eran neutrales en esa guerra; como todas las neutralidades, la española también tenía una salvedad: España era aliada de los ingleses en la lucha contra Napoleón, con lo cual no podía ser considerada España neutral en un sentido estricto, ya que, aún sin haber una alianza explícita entre norteamericanos y franceses ambos consideraban que estaban colaborando a derrotar al enemigo común.

A lo largo de 1813 y 1814 encontramos diversas cartas de queja de Onís al Secretario de Estado de los EE.UU., acerca de los constantes perjuicios ocasionados por los corsarios americanos [estadounidenses] al comercio español en su lucha contra los ingleses[566]; la excusa empleada por los corsarios para actuar contra los mercantes españoles era la de que éstos

---

[566] Por ejemplo las cartas dirigidas a Monroe en 28/XII/1812, 19/X/1813 y 26/X/1814; AHN, Sección Estado, legajo 5639, expedientes nº 1145, 1222 y 1305 respectivamente.

transportaban mercancías consignadas por los ingleses o dirigidas a puertos británicos. Tan pronto como el mismo año 1813 parecen las primeras quejas sobre actividad de corsarios cartageneros apoyados por norteamericanos[567]. No obstante la premura de las primeras quejas de Onís, no parece que aun a la altura de 1817, las autoridades españolas reaccionasen con la suficiente eficacia y energía como para detener lo que empezaba a ser una amenaza creciente[568].

Por lo general, el gobierno de los EE.UU. se negó a actuar contra los corsarios si no existían pruebas sólidas; a fin de conseguir tales pruebas Onís organizó a los cónsules en los diferentes puertos: Nueva York, Baltimore, Charleston, Norfolk, Savannah..., para que actuasen con rapidez e inmediatamente recabasen y reclamasen de las autoridades norteamericanas cuanta ayuda necesitasen y cuantas medidas enérgicas requiriesen para acabar con las actividades de los corsarios armados en dichos puertos[569]. Para reforzar sus quejas al Secretario de Estado, Onís, mantenía informados a los cónsules de cualquier noticia que obtuviese de sus agentes[570] y exigía a los representantes diplomáticos en los diferentes

---

[567] AHN. Sección Estado, legajo 5639, expedientes 1214 y 1252, donde se expone la ayuda que comienzan a recibir los corsarios cartageneros en los puertos norteamericanos; y legajo 5640, expediente nº 7, acerca de la misma cuestión.

[568] AHN, Sección Estado Correspondencia Cuba-Puerto Rico, legajo 6367, expte. nº 27 Carta de Luis de Onís a José Pizarro, Secretario de Estado; Washington, 9/V/1817: *"Incluye a S.E. algunos artículos de Gacetas, cuyos contenidos le harán ver, que si no se toman medidas muy enérgicas y prontas para aniquilar los Piratas que infestan estos mares y bloquean la Isla de Cuba, y otros puertos del Seno Mexicano, es de temer la ruina total de nuestro comercio. Acompaña igualmente otro artículo de Gaceta, para que S.E. vea cual es el espíritu público de este país, con respecto a nuestro Gobierno; lo que se afanan para excitar la rebelión en la Provincias de S.M., y las tramas de estos americanos para lograr posesionarse de las Floridas".*

[569] *"La sola circunstancia de que el gobierno español tuviera cónsules en los puertos de los Estados Unidos, era motivo de desventaja para el éxito de los corsarios de Buenos Aires";* Currier, T. S.: *Los corsarios del Río de la Plata...*, pg.: 45.

[570] AHN, Sección Estado, legajo 5641-2, expte. nº 114, Filadelfia 1/VIII/1816, Carta dirigida a Pedro Ceballos, Secretario de Estado:*"Muy Sr. Mío. El vicecónsul de S.M. en Nueva Orleáns, contestando en oficio de 22 de junio a la circular que con fecha de 1º de mayo último dirigía los cónsules, avisándoles la llegada a este país de una porción de patentes de corso de los insurgentes de Buenos Aires, y que en su consecuencia estuviesen con la mayor vigilancia para impedir que con ellas se armasen buques en este país con el objeto de cruzar contra el comercio español; me dice, que le será muy difícil impedirlo, por ser la práctica en los corsarios o piratas, alistar sus buques, tomar víveres, y una corta tripulación, salir con bandera americana, e ir después a un punto de la costa en donde tienen ya preparada de antemano su artillería, sus municiones y el completo de sus equipajes. Me*

puertos que reuniesen pruebas sobre la presencia de corsarios en los mismos; estos representantes frecuentemente conseguían *"... declaraciones juradas de miembros de la tripulaciones de los corsarios para mostrar que los barcos fueron equipados con la intención de violar las leyes estadounidenses"*[571]. Pocos fueron los éxitos ante los tribunales y parcos fueron los beneficios obtenidos en los pleitos ganados, Currier hace una estimación de los réditos obtenidos:

> *"Parece que por cada dólar en litigio los demandantes españoles sólo conseguían 40 céntimos, sin contar que el valor neto en discusión sólo representaba una fracción del valor original en los casos en que ellos obtenían sentencia favorable* [...] *Otros gastos se sumaban a los que tenían que abonar los portugueses y españoles, como ser elevación de primas de seguros, y la pérdida de fletes, aumentaban sus sufrimientos";*

continua Currier afirmando que en casos como el de la fragata *Castilla*[572], la cual transportaba dinero en efectivo, el proceso de reclamación llegaba a volverse trágico; concluye afirmando que si eran pocos los beneficios obtenidos por los españoles aun eran menores los réditos de los portugueses en estos pleitos: *"... es dudoso que en este caso consiguieran salvar 10 céntimos por cada dólar empleado"*[573].

---

añade también, que esto es tanto más fácil de ejecutar cuanto lo tolera escandalosamente el gobierno de aquel Estado, y cuanto les favorece la multitud de canales que del río Mississippi van a la costa de Barataria. Que hasta el día no ha salido al mar ningún corsario, que muy anticipadamente no haya descubierto el designio que llevaba; y que sabiéndolo igualmente el Gobernador y el comandante de aquel apostadero, les sería a éstos muy fácil el impedirlo, si obrasen de buena fe con la España, mandando a sus guardacostas, observar la conducta de semejantes barcos; pero que tan lejos están de esto que no dejan de continuar tendiendo mil lazos a los buques de nuestro comercio, y de convoyar los de los insurgentes, que van dirigidos a Boquilla de Piedra, con armas, municiones y otros artículos para los rebeldes de Nueva España.

Iguales informes a éste me han dado todos los demás cónsules de S.M. en estos Estados; y por consecuencia verá V.E. que todos los esfuerzos que hagan para paralizar el armamento de corsarios serán vanos, no encontrando protección por parte de las autoridades públicas de esta República".

[571] Bealer, L. W.: *Los corsarios de Buenos Aires…*, pg.: 158.

[572] Esta fragata capitaneada por Francisco Nuza en ruta entre El Callao y Cádiz, fue capturada el 8/X/1818 a 5 leguas al SO del Cabo de Santa María por el bergantín corsario bonaerense *Constitución*, comandado por Apleton Meech, este bergantín estaba armado con 18 carronadas de a 18 y tripulado por 114 hombres. Se produjo un combate al inicio del cual el insurgente enarboló primero pabellón inglés y, posteriormente el de las Provincias Unidas; la lucha ocasionó 2 muertos, 6 heridos y 8 quemados a bordo de la *Castilla* y un 25 % de bajas a bordo del corsario; la presa fue remitida a Baltimore donde produjo un cuantioso botín: cacao, añil, cascarilla, lana de vicuña y 327.570 ps. fs.; 63 tripulantes de la *Castilla* llegaron a Cádiz a bordo del bergantín *Héroe*, entre ellos también venía el físico del buque insurgente, el cual había sido expulsado del mismo. BPC, DMC 23/X/1818.

[573] Currier, T. S.: *Los cruceros del "General San Martín"...*, pg.: 117.

Entre tanta desolación, motivada por la imposibilidad de hacer prosperar en los tribunales la mayoría de las reclamaciones y lo poco que se lograba obtener como compensación cuando éstas llegaban a ser tenidas en cuenta en algún juzgado; a veces llegaban buenas noticias: si bien el puerto de Baltimore o el de Savannah parecían ser territorios poco propicios para triunfar en los tribunales, otros puertos los cónsules lograban ser oídos y tenidos en cuenta en los juzgados e incluso ganar algunas reclamaciones. A lo largo de 1817, las noticias relativas a procesos judiciales por reclamaciones de los cónsules españoles son realmente frustrantes; la mayoría de las comunicaciones de Onís con el Secretario de Estado dan cuenta de procesos paralizados o perdidos en los tribunales de Baltimore: la detención del *Mangoré* y la posterior puesta en libertad de todos sus tripulantes[574], la detención de Almeyda por delitos fiscales y no por piratería[575]; etc. Sin embargo, en septiembre Onís da cuenta a sus superiores de los buenos oficios del cónsul en Charleston[576], el cual conseguía la colaboración de las autoridades del estado en la persecución de los corsarios.

En 1818, los consulados de Savannah y Charleston continuaban destacándose por ser casi los únicos en los cuales sus titulares lograban hacer prosperar en los tribunales las

[574] AHN, Sección Estado, legajo 5642, Nº 22 14/II "Por el cónsul de Baltimore había sabido que después de haberse embargado el barco pirata Mangoré, se dejó marchar a toda la tripulación sin hacer que declarasen siquiera, y aun permitieron que el referido corsario saliese a la mar bajo fianza; por este motivo había enviado una nota de protesta [Washington, 11/II/1817] al secretario de estado americano [Monroe]".

[575] AHN, Sección Estado, legajo 5642, expte. nº 81, Washington 25/IV/1817: Por el cónsul de Baltimore, Joaquín Zamorano, se ha enterado del arresto de Almeyda [por infracciones contra las leyes de los EE.UU. y no como pirata, su caso sería seguido por el fiscal del estado de Maryland], y que seguía la pista de los efectos robados por este corsario, para embargarlos; autorizaba a pagar el 10% del valor de dichos embargos a los abogados que se encargasen de éste y otros casos parecidos.

Expte. nº 97, Washington 6/V/1817: Por el cónsul en Baltimore había sabido que por fin se formaría causa criminal contra Almeyda y, además, contra Chase, capitán del *Potosí*, Onís mantenía la idea de recompensar a los abogados con el 10% de lo que se cobrara en caso de prosperar la reclamación.

[576] AHN, Sección Estado, legajo 5642, expte. nº 164, Filadelfia 26/IX/1817: Onís daba parte del celo del cónsul en Charleston en el desempeño de su función; en la persecución de MacGregor y sus tropas, reclamaba recompensas pecuniarias para el fiscal de los EE.UU. y el alguacil mayor de Charleston por sus servicios en este caso. Reclamaba 10.000 duros para los gastos originados por los pleitos seguidos contra corsarios en los tribunales de los EE.UU.

reclamaciones de los comerciantes contra los corsarios que conducían allá sus presas; cada vez eran más frecuentes las cartas de Onís a la Secretaría de Estado en Madrid conteniendo términos bastante laudatorios para los diplomáticos españoles destacado en ambos puertos[577]; la excepción la puso el intento del cónsul en Nueva York de hacer encarcelar a Thomas Taylor[578], algo que, en el medio plazo habría de traer graves consecuencias..

Mateo de la Serna, sustituto de Onís en los Estados Unidos, informó a lo largo de 1819 de algunos éxitos judiciales en la lucha contra los corsarios de entre todos ellos podemos destacar especialmente el juicio ganado en el tribunal de almirantazgo; éste órgano judicial ponía a disposición del cónsul, don Bartolomé Renguenet, el bergantín español *Fortuna*[579], con su cargamento, apresado anteriormente por piratas. En opinión de la Serna, el éxito en esta

---

[577] AHN, Sección Estado, legajo 5643, expte. nº 41, Washington 10/III/1818: Onís avisa a sus superiores de que el vicecónsul en Savannah había reclamado y detenido a beneficio de sus dueños, tres bergantines españoles y dos goletas. Asimismo habían sido embargados en aquel puerto el corsario *General San Martín* y otos tres corsarios, contra los que el vicecónsul había conseguido pruebas de piratería.

Expte nº 59, Washington 10/IV/1818: Por medio de este oficio Onís da cuenta de que el cónsul de Charleston, Antonio Argote Villalobos, había ganado el pleito de reclamación del místico español *San José y Dolores*, perteneciente a dos comerciantes de Cádiz, y de la parte del cargamento descubierto hasta entonces. Había dicho al cónsul que después de liquidar las cuentas con el tribunal le diese aviso de la cantidad neta que resultase, e informase al consulado de Cádiz. Estaba satisfecho del celo de dicho cónsul en la defensa de los intereses españoles.

Expte. nº 73, Washington 22/IV/1818: Onís reporta que el cónsul en Charleston le había informado que había logrado recobrar las propiedades españolas apresadas por corsarios insurgentes, y conducidas dentro de los límites de su jurisdicción, y que se había decidido a favor de sus propietarios, el caso del bergantín español *Júpiter* y el del místico *San José*, y ya tenía en su poder el importe para entregarlo a los interesados. Anuncia remisión de este oficio con las cuentas de haberes y la copia de las sentencias para que se hiciese pasar al consulado de Cádiz, y éste lo hiciese saber a los interesados.

[578] AHN, Sección Estado, legajo 5643, expte. nº 146, Bristol 1/IX/1818. En este oficio, Onís informa de la comunicación que había recibido del cónsul en Nueva York, por la cual le avisaba que había hecho poner en la cárcel a Thomas Taylor, almirante del gobierno insurgente de Buenos Aires, por haber robado cien mil pesos de propiedades españolas, y que no lo dejaría salir si una persona no daba fianza por dicha suma y quedaba responsable. El valor de las propiedades que se reclamaba era de presas hechas por su corsario *Patriota* armado y equipado en Baltimore antes de tomar su patente de corso, dada en la Margarita por Brión.

[579] Capturado en abril de 1819 en su trayecto de La Habana a Cádiz por el corsario de Buenos Aires *Julia de Forest*, capitaneado por Jorge Wilson y armado con 8 cañones de a 18 y tripulado por 93 hombres. Carecemos de la fecha y las coordenadas exactas de la captura. Se supo de ella por haber llegado a Cádiz ocho miembros de una familia que viajaban a bordo de este bergantín y que fueron embarcados por el insurgente en un bergantín inglés a ocho leguas al O. del Cabo de San Vicente. La presa fue remitida a Isla Margarita pero sucedió algo relativamente frecuente entre las tripulaciones de presa, ésta se amotinó y condujo el bergantín a Filadelfia donde, como hemos visto, fue embargado y entregado al cónsul español.

causa podría ser muy ventajoso, no sólo por lo importante del cargamento de dicho buque, sino para los pleitos que hubiera en lo sucesivo[580].

Ya hemos visto como, en opinión de Currier, a pesar de los éxitos españoles en los tribunales, el valor de lo cobrado era muy inferior a los esfuerzos desplegados para poder obtener el éxito. A veces para evitar el deterioro de algunas cargas detenidas tales como azúcar, maderas, algodón o tabaco, era necesario vender el barco y buena parte de las mercaderías, lo cual conducía a perdidas inevitablemente grandes.

¿Qué leyes estadounidenses violaban estos corsarios? Según Onís no eran otras que el Tratado Pinckney suscrito entre España y los Estados Unidos en 1795 y que sentaba las bases de la neutralidad que debían mostrar los EE.UU. en el conflicto que sostenían las colonias con la metrópoli. El armamento de corsarios en puertos norteamericanos, así como las entradas en los mismos de presas españolas vulneraban abiertamente la neutralidad que debía exigirse de los EE.UU.; la prensa norteamericana, por lo general, se mostraba defensora de la aplicación estricta de las leyes de neutralidad, sin embargo, no faltaba quien desde esas mismas páginas alentase a los corsarios a seguir con su lucha, tal es el caso del *Niles Weekly Register* de Baltimore[581]; por otra parte más o menos voluntariamente los diarios se convertían en los mejores propagandistas del corso ya que al hablar de las campañas exitosas de los mismos se promovía el enrolamiento de nuevas tripulaciones ansiosas de jugosos botines; la prensa

---

580 AHN, Sección Estado, legajo 5645, expte. nº 64, Filadelfia 8/IX/1819, oficio al Marqués de Casa Irujo.

581 Este periódico afirmaba el 3/X/1818 que *"... siempre que los gobiernos regulares de Sudamérica tengan algún contralor, las reglas y prácticas de la guerra entre países civilizados serán tan estrictamente observadas como se pueda esperar"*. La actitud de este periódico se fue haciendo cada vez más ambigua conforme el corso fue degenerando, si bien siempre procuró inclinarse a favor de los corsarios de Buenos Aires, así, el 17/IV/1819, censuraba los procederes de los corsarios sin dejar por ello de ejercer la defensa de los corsarios bonaerenses: *"Sería necesario agregar que los gobiernos independientes no acepten de ninguna manera las piraterías que nosotros repudiamos; y quizá, desde que el corso empezó, no ha habido ningún*

publicaba con bastante frecuencia historias de ricos botines, generalmente exageradas, con el fin de reclutar nuevas tripulaciones para los buques corsarios; esta circunstancia se explica por las extensas ramificaciones que tenía la práctica corsaria en la sociedad norteamericana, donde muchos estratos de la misma estaban involucrados en el ejercicio del corso[582]. No obstante, no podemos hablar de una actitud homogénea respecto al corso en la prensa norteamericana, incluso los medios que una vez se mostraron defensores de esta práctica abandonaron esas

---

barco que haya sido gobernado con más propiedad que los que tenían patente regular de Buenos Aires [...]*"*, cfr. Currier, *op. cit.*, pgs.: 48-49.

[582] Los casos más palmarios se daban en el puerto de Baltimore. El cónsul español en dicha ciudad y el embajador Onís señalaban a diversas autoridades de dicho puerto como involucradas en negocios de corso, casos que el propio gobierno de los EE.UU. calificó como escandalosos. En una carta fechada en Bristol en 16/VI/1818 Onís exponía a Adams la presencia en Baltimore de corsarios insurgentes de Buenos Aires y de presas españolas y la incapacidad de hacer prosperar los casos en los tribunales de esa ciudad; el embajador identifica a los corsarios y sus capitanes: *Independencia del Sur*, capitán Grennolds; *Pueyrredón* (a.) *Mangoré*, capitán Barnes; el *Republicano*, capitán Chase y la goleta *Alerta*, capitán Chaytor. Onís, en su carta, los llama reiteradamente piratas, aun cuando ellos se digan corsarios o buques de guerra del *"... supuesto gobierno de Buenos Aires"*; se queja de que se autorice el armamento de estos buques en Baltimore y de que no se haya hecho nada en el caso del cuarto de estos buques: la goleta *Alerta* se trata de un buque de la Real Armada española capturado por estos corsarios. Muestra su repulsa porque la mayor parte de la oficialidad y tripulaciones de estos buques es norteamericana: *"... cualquiera que haya leído la llamada Constitución y leyes provisionales que rigen en Buenos Aires (porque nada hay allí que no sea provisional) sabe que ningún barco de los rebeldes puede navegar bajo su bandera sin tener el capitán y la mitad de su tripulación de naturales de aquel país, y que ningún individuo extranjero puede ser naturalizado sin que haya residido en él por espacio de cinco años. Dejo a la consideración de V.S. si supuestos estos datos pueden reputarse esos buques en cuestión por corsarios de Buenos Aires, y por ciudadanos de aquel país los capitanes y tripulaciones americanos que navegan bajo su bandera, tengan o no tengan comisión de aquel gobierno rebelde, y si con arreglo a las leyes de las naciones, y al tratado existente entre S.M. y esta República, pueden considerarse bajo otro aspecto que el de piratas* [...]
Yo bien se que V.S. me dirá que los tribunales están abiertos para atender a reclamaciones de este género, y para aplicar la ley en los casos que ocurran [...] *pero también debo decir a V.S.* [...] *que hallándose interesada una gran parte del comercio de Baltimore en los casos contra que se reclama, nadie quiere presentarse a dar las declaraciones sobre asuntos tan opuestos a lo que llaman el interés general: que de aquí procede que se eludan las sabias disposiciones del Gobierno, que se paralice la justicia y se* [...] *difieran los pleitos de corte en corte, para privar a los vasallos de S.M. de la justicia que sin duda alguna se les haría en los tribunales sobre todas sus reclamaciones* ..."; AHN, Sección Estado, legajo5643, expediente nº 95.

En esta carta en concreto Onís no identificaba a ninguna autoridad por su nombre, sin embargo, autores como Bealer o Currier sí señalan a quienes desde su cargo protegían y se beneficiaban de las actividades de los corsarios; *"Toda la administración de Baltimore, ya sea federal, estatal o local, estaba casi unánime a favor de los corsarios; muchos de los funcionarios se hallaban directamente interesados financieramente. El fiscal de distrito Glenn, rehusó intervenir en los casos a menos que la prueba fuese indiscutible* [...] *El recaudador del puerto, 'un entusiasta a favor de la causa patriota', no vaciló jamás en favorecer a los corsarios en cualquier caso dudoso; el jefe de correos de Baltimore, Skinner, acusado de complicidad, fue liberado en forma rápida*" al nombrar el presidente Monroe a Bland como juez de distrito para Maryland no hizo sino empeorar la situación, no en vano Bland había formado parte de la comisión norteamericana que visitó Sudamérica entre 1817 y 1818 y era un ferviente partidario de los insurgentes, de hecho su nombramiento fue calificado por el Fiscal General de los EE.UU. como *"... una licencia general para los piratas"*, Bealer, L. W.: *Los corsarios de Buenos Aires...*,pgs.: 165-166.

posiciones conforme se fue haciendo cada vez más difícil distinguir a corsarios de piratas; en torno a 1820 el apoyo de la prensa se fue haciendo cada vez más débil. No debemos perder de vista que, aunque las posiciones fueran divergentes y que el apoyo se fuese haciendo cada vez más débil, la opinión publicada pesaba considerablemente en la política del gobierno de los EE.UU. para con los corsarios. No era extraño encontrar editoriales en la prensa norteamericana augurando una más que segura guerra contra España si no se tomaban decisivas medidas para impedir que los corsarios tomasen como bases los puertos de los Estados Unidos[583].

Varios podían ser los motivos que movían a la prensa contraria al corso: la falta de voluntad por parte del gobierno de los EE.UU. de tomar medidas decisivas ponía en peligro los intereses comerciales de la nación[584]; por otra parte, existía la consideración de que el comercio hispano-norteamericano era de tal magnitud que no debía ser amenazado tolerando la actividad de los corsarios, lo cual podría conducir a una guerra contra España[585]; por último, se consideraba la posibilidad de que se formase una amplia coalición europea contra los EE.UU.

---

[583] Esta opinión apareció publicada en el *Federal Republican and Baltimore Telegraph* del 9/XI/1816, justo cuando el corso aun estaba en sus inicios. En ese mismo año el *Norfolk Herald* señalaba que lo deseable sería exterminar a esos nuevos piratas y así proteger al comercio de todo peligro, cfr. Currier, T. S.: *Los corsarios del Río de la Plata...*, pg.: 47.

[584] En esta línea se enmarcaría la opinión mantenida por el *New York Evening Post* de 1/IX/1818, según la cual el comercio más dañado por los corsarios habría sido el de los EE.UU., un daño causado por buques "... *tripulados por la escoria de todas las naciones cuya inclinación al robo la hacían equipar barcos privados, bajo el reprochable nombre de corsarios*"; cfr. Currier, T. S.: *Los cruceros del General San Martín...*, pg.: 106. Resulta cuando menos llamativo que para este periódico la mayor parte de las tripulaciones la formasen la "escoria de todas las naciones" cuando, realmente, la mayor parte de las tripulaciones era de origen norteamericano.

[585] Un artículo del *New Bedford Mercury* reproducido por la *Salem Gazette* de 2/XI/1819 llegaba a considerar como muy posible que los corsarios de Sudamérica enarbolaran el pabellón español y condujesen sus acciones contra los buques norteamericanos en caso de que estallase un conflicto hispano-norteamericano, [si tenemos en cuenta que la mayoría de los corsarios se conducían movidos únicamente por el lucro esta es una posibilidad que no deberíamos considerar como descabellada] cfr. Currier, *op. cit.*, pg.: 48.

Esta participación en las actividades corsarias se hacía aun más notoria en ciudades como Baltimore, de la cual podríamos afirmar sin temor a equivocarnos que una gran masa de su población vivía directa o indirectamente del corso; ya hemos visto como casi todas las autoridades[586] de esta ciudad estaban involucradas en estos negocios bien como socios de empresas corsarias bien como protectores de las mismas actividades ya sea por simpatía con la causa independentista ya por simple proximidad o pertenencia a círculos empresariales corsarios, porque no debemos perder de vista que, además de una forma de guerra, el corsarismo es ante todo una actividad empresarial que reporta beneficios o pérdidas según los casos y que, más o menos al margen de toda ley y ética puede sostener económicamente a un grupo de personas o, en este caso, a la economía de toda una ciudad[587]. Por ello en ciudades como Norfolk, Savannah y, muy particularmente, en Baltimore los cónsules y agentes españoles se movían en territorio hostil, por lo general no conseguían nada de las autoridades al dirigirse a éstas para que actuasen contra los corsarios[588]. Las consecuencias que se pagarían

---

586 Vid. Nota anterior. Acerca de Bland afirma Currier que cuando formaba parte de la comisión que visitó Sudamérica fue acusado por uno de los comisionados de estar envuelto abiertamente en diversas actividades violatorias de las leyes de neutralidad de los EE.UU. Su yerno era un notorio miembro de una empresa corsaria, y uno de los socios de esta empresa señalaba al propio Bland como perteneciente a la misma. Currier, T. S.: *Los cruceros del General San Martín...*,pg.: 84.

587 AHN, Sección Estado, legajo 5644, expte. nº 214, Washington11/XII/1818, carta al marqués de Casa Irujo, Secretario de Estado; en ella le notifica que ante el aumento continuo de corsarios en Baltimore contra el comercio de España y Portugal, se había empezado una causa contra el pirata Taylor; a pesar de las pruebas reunidas y presentadas por los cónsules español y portugués, se le había declarado inocente con gran alegría del público, deseoso del oro y plata de los cargamentos de los buques españoles. Igualmente se había empezado causa contra el pirata Karrick, acusado de armador y ocultador de robos, lo que se probaba mediante testigos, pese a lo cual lo pondrían en libertad. Con todo ello, seguiría con un impulso extraordinario el armamento de corsarios.

588 AHN, Sección Estado, legajo 5642 expte. nº 117, Carta de Luís de Onís a Pedro Ceballos de 9/VII/1817, Filadelfia. En ella informa de sus quejas a Rush (S.E. interino) sobre la protección que se estaba dando a Taylor y Stafford; indica que aunque se pidió al marshall de Baltimore que arrestase a estos corsarios y que a pesar de que el administrador de aduanas de dicha ciudad le suministró una lancha cañonera para proceder a la detención *"... el marshall no ha dado cumplimiento alguno a los decretos expedidos para este arresto; y viendo el cónsul de S.M. que habían pasado ocho días, y ni un solo paso había dado aquel marshall para cumplir las órdenes de que estaba encargado, se presentó a él, reclamando su cumplimiento; y él entonces le contestó categóricamente: 'que no quería proceder al arresto de los citados corsarios, porque no era de su deber el ejecutarlo sino cuando hubiesen entrado en el puerto de Baltimore, y de ningún modo en la bahía, aunque dentro del Distrito del Estado"* El cónsul reclamó una nueva actuación por parte del fiscal, quejándose de la conducta del marshall, que el propio fiscal calificó como muy extraña aunque no dictó

por esta hostilidad llegaron a ser, en algún caso, de extrema gravedad como lo demuestra el asesinato del hijo del cónsul español en Nueva York[589]. Al parecer, este asesinato lo habría cometido uno de los más activos miembros de una empresa corsaria, la *Republicano-Siripo-La Constancia*, Robert Goodwin el cual llevó hasta tal extremo su odio al cónsul español en Nueva York como para acabar con la vida de su hijo[590].

Con la inestimable ayuda de las autoridades locales, los corsarios siempre hallaban un subterfugio con el cual poder evadirse del control federal y de las reclamaciones de los cónsules españoles[591]; durante el primer trienio de actividad de estos corsarios, entre 1816 y 1819, cuando aun no habían comenzado los desmanes que los llevaron a hacerlos

---

ninguna clase de medidas para corregirla *"... ni para sostener la observancia de las leyes de los Estados Unidos en un caso de tan escandaloso ejemplo"*.

589 AHN, Sección Estado, legajo 5645, expte. Nº 115, carta del embajador Mateo de la Serna al Secretario de Estado Marqués de Casa Irujo, en Washington el 26/XII/1891: *"Muy Sr. Mío: me veo en la precisión de dar parte a V.E. del desastrado caso que acaba de suceder en Nueva York, tanto por que toca al cónsul de S.M. en aquel puerto, como por que ha sido una consecuencia de los robos y atentados cometidos por los habitantes de esta República contra el comercio español y sus propietarios.*

Anteriormente he tenido la honra de hablar en mis oficios repetidamente de la escandalosa infracción de toda ley social, y del abandono público de ideas morales en muchos puertos de esta Unión, y particularmente en el de Baltimore, Se han seguido y aun se están siguiendo varias causas de piratería en este pueblo último promovidas de oficio, y por los cónsules de España y Portugal, y entre los diferentes infinitos complicados de todas clases, así empleados como negociantes y aventureros, fue arrestado el verano pasado en Nueva York un joven del comercio de Baltimore por resultar partidario en aquellas infamias, mas como aquí todo se arregla por medio de cualquiera fianza, ha sido puesto en libertad este individuo, el cual inmediatamente ha acometido y asesinado en medio del día, y en la calle más concurrida a Don Jaime Stoughton, hijo del cónsul del Rey N.S. en el citado pueblo, y hermano de don Francisco Stoughton agregado a esta legación, joven, abogado de grandes prendas que defendía y promovía ardientemente los derechos de los súbditos de S.M., y era uno de los empleados en las causas mencionadas. [...] *Los cónsules del Rey N.S. se ven continuamente insultados, y amenazados de semejante suerte; y por necesidad tendrán que abstenerse de hacer las más justas reclamaciones.*

Me tomo la libertad en esta ocasión de volver a indicar a V.E. el desdoro que resulta de pedir en nombre de S.M. ante estos juzgados la restitución de sus buques de guerra apresados por piratas, ciudadanos americanos, no habiendo ejemplo de devolución hasta ahora, por probada que sea su pertenencia, y la ilegalidad de su apresamiento".

590 Currier, T. S.: *Los cruceros...*, pg.: 82.

591 AHN, Sección Estado, legajo 5641, expte. nº 200, Carta de Onís a Pedro Ceballos, Filadelfia, 18/XII/1816: *"Cada día siguen armándose más barcos en Baltimore para salir a cruzar con bandera insurgente. Además de una escuadrilla de nueve buques que han ido dando sucesivamente a la vela, y que deben ser mandados por el capitán Claiton* [Chaytor] *de Baltimore, me escribe el cónsul de S.M. en aquel puerto, que hay otos tres que se están habilitando con el mismo objeto. De Nueva York ha salido también antes de ayer uno armado con 20 cañones, llamado el True Blooded Yankee: éste hace seis meses que el cónsul de S.M. en aquel puerto le está conteniendo por medio de las autoridades de aquella plaza, pero por último se ha vendido a otro dueño, y éste le ha cargado de armas, y le ha despachado en la Aduana para Savannah. Luego que esté en el*

indistinguibles de los piratas el apoyo de la autoridades locales en puertos como el de Baltimore era casi total, las quejas del cónsul español en este puerto se repiten una tras otra y todas caen en vacío.

La hostilidad no se reducía al círculo de los corsarios y los simpatizantes de la causa independentista; el embajador Onís y su vehemente modo de proceder, a veces desprovisto de tacto, motivó que el Congreso de los EE.UU. llegase a estudiar una propuesta para su expulsión[592]. Entre los senadores había fuertes opositores a cualquier acto del gobierno norteamericano contra los corsarios (los cuales eran propiamente ciudadanos de esa república) como por ejemplo Henry Clay[593]. No faltaron intentos por parte del embajador Onís de atraerse al bando español a autoridades civiles[594] y judiciales[595] por cualquier medio incluido el soborno, en 1817 comunicó al Secretario de Estado en Madrid, mediante una carta cifrada, la posibilidad de comprar la voluntad de un senador para conseguir que influyese a favor de España en los debates que se seguían en la Cámara para la aprobación de un *bill* contra el armamento de corsarios[596]

---

mar, en vez de ir a Savannah arbolará la bandera insurgente, y cruzará contra nuestro comercio, como lo hacen todos los demás, sin que haya arbitrio ninguno en estas leyes para impedirlo".

[592] Bealer, L. W. *op cit*., pg.: 160.

[593] Este senador por Kentucky se distinguió por ser un ferviente defensor del reconocimiento de las repúblicas insurgenes como estados independientes. A lo largo de marzo de 1818 Clay y sus aliados políticos forzaron el debate en el Congreso de los EE.UU. en torno al reconocimiento de la independencia de Buenos Aires, debate en el cual no tuvieron ningún éxito a pesar de los magníficas argumentaciones empleadas, Henry, M.: *Henry Clay et la "South American Question". La champagne au Congrès pour la reconnaissance des republiques hispano-américaines (1818)*. Transatlántica, Paris, 2002.

[594] AHN, Sección Estado, Legajo 5645, expte. nº 23, carta al Marqués de Casa Irujo, Washington 2/II/1819: acusa recibo de una Real Orden para que instase al gobierno americano a poner término a los continuos armamentos de piratas que se hacían en sus puertos, especialmente en Baltimore. Dice que no podía hacer más, pero que estaba intentando convencer a algunos miembros del Congreso para que hiciesen alguna reforma.

[595] AHN, Sección Estado, legajo 5642, expte. nº 164, carta de Onís a Pedro Ceballos, Filadelfia 26/IX/1817, en ella daba parte del celo del cónsul en Charleston en el desempeño de su función, en la persecución de MacGregor y sus tropas, reclamaba recompensas pecuniarias para el fiscal de los EE.UU. y el alguacil mayor de Charleston por sus servicios en este caso.

[596] *"Vea V.E. en esto una prueba de lo que le he dicho en otras ocasiones, que es indispensable* [cifrado hasta el final]: *tener a nuestro sueldo uno o dos representantes en el Senado y otros en la Cámara de representantes para promover nuestros intereses y saber todo lo que ellos pasan a puerta cerrada; si esto se*

Sin embargo, Onís no estaba solo en su lucha por conseguir de los EE.UU. leyes y medidas más enérgicas contra el armamento de corsarios en puertos norteamericanos; como ya hemos visto el corso fue un problema tanto para España como Portugal, por ello esta nación se vio obligada desplegar un gran esfuerzo diplomático para tratar de obtener de los EE.UU. los mismos réditos que pretendía Onís para España; el representante portugués en Washington durante esos años fue el abate José Correa da Serra, botánico de renombre internacional, acogido por la presidencia y la Secretaría de Estado de esa república de un modo más amistoso que el desplegado para nuestro embajador y ello a pesar del claro incumplimiento portugués de la neutralidad a favor de los ingleses durante la guerra de 1812. No obstante las diferencias entre España y Portugal causadas, sobre todo, por la ocupación portuguesa de la Banda Oriental, actuaciones conjuntas de los representantes diplomáticos fueron frecuentes. Bastante más tarde, se incorporaría a la lucha diplomática contra el corso en los EE.UU. el embajador francés; en la correspondencia de Onís con sus superiores en Madrid, generalmente cifrada, se muestra un interés cada vez mayor por atraerse a la acción diplomática contra el corso en los EE.UU. a cuantos más aliados pudiesen reunir, coincide en el tiempo este empeño por los pasos dados a este respecto por el Congreso de Aquisgrán. En 1819 Onís remite una carta al Secretario de Estado español, en ese momento el marqués de Casa Irujo; en ella le refiere todos los pasos que ha dado hasta ahora para que el S.E. americano y el presidente de esta nación adopten medidas que sean más eficaces que las leyes que regían en ese momento para la piratería; le dice también que son muchas las promesas que se le han hecho, en las cuales no le quedaba otro remedio que creerlas, puesto que los corsarios ya atacaban incluso a

---

hubiese hecho habría promovido este asunto [el bill contra la piratería y los armamentos de corsarios en los EE.UU.] *mucho tiempo ha. 8000 pesos fuertes es una bagatela para una monarquía y pueden producir muchos millones bien dirigidos y administrados. La Francia e Inglaterra conocen bien estas ventajas y han adoptado este sistema. Yo espero que V.E. medite sobre ello y destine otros dos mil más a lo menos para la Secretaría de Estado";* AHN, Sección Estado, legajo 5642-I, carpeta 2, expte. nº 27.

los buques norteamericanos. A fin de reforzar esa imagen de necesidad de actuación inmediata contra los corsarios, Neuville, el embajador francés, iba a hacer circular una nota *"... muy enérgica, acompañada de documentos auténticos, en que probará que existe una compañía de piratas en este país, que ha causado daños al gobierno francés de la mayor consideración"* Onís, por su parte, mostró a Neuville unos apuntes que él había hecho, en los cuales indicaba que surtiría mayor efecto su nota si conseguían involucrar en las reclamaciones a más potencias, especialmente al Zar[597].

Al margen de éxitos (infrecuentes) y de fracasos (muy abundantes), la correspondencia entre la embajada durante el período que la ocupaba Onís y la Secretaría de Estado en Madrid sigue una línea muy pesimista, en la que las notas de hastío suenan por encima de las de otra consideración; el embajador reconoce su pesimismo ante el escaso fruto que obtiene por sus gestiones y hace ver a sus superiores que poco o nada puede lograrse por vías diplomáticas, sumándose a la corriente general que clama por el reforzamiento de la marina de guerra para acabar definitivamente con la persistente amenaza de los corsarios.

Desde Madrid llegaban frecuentemente órdenes indicando que debía reclamar por los daños ocasionados a los comerciantes españoles, órdenes que, a su vez, estaban motivadas por las continuas quejas de particulares o de los consulados de comercio en los diferentes puertos españoles; el tono de respuesta de los oficios del embajador es bastante indicativo del estado de ánimos con que se enfrentaba a la presentación de estas quejas ante las autoridades norteamericanas. Por ejemplo, en una carta de 26 de enero de 1818 dirigida a José Pizarro, Secretario de Estado en esas fechas, le advierte que quedaba enterado de la captura del

[597] AHN, Sección Estado, legajo 5645, expte. nº 38, carta al marqués de Casa Irujo, Washington 27/II/1819.

quechemarín español, el *Santo de los Afligidos* a cinco leguas de Sanlúcar de Barrameda, por un corsario armado en Nueva Orleáns con bandera de Buenos Aires, y de la orden de hacer la reclamación competente. A pesar de sus muchas quejas de esta clase al gobierno americano, nada había conseguido excepto el que se remitiesen a los tribunales, pero la sentencia había sido siempre favorable a los apresadores. En cuanto a la orden de que se reclamase la observancia de los tratados a EE.UU., dice que bajo apariencia de paz seguían haciendo la guerra y perjudicando a las posesiones, comercio e intereses españoles[598].

Como vemos, para Onís, se trataba de una guerra encubierta entre los Estados Unidos y España, en cierto modo no estaba falto de razón, pues las acciones de los corsarios servían como acicate para forzar a España a llegar a un acuerdo en el asunto de la cesión de las Floridas; sin embargo, era ésta un arma de doble filo, pues también España podía afirmar que no llegaría a ningún acuerdo sobre tal asunto en tanto los EE.UU. no hiciesen cumplir las leyes o promulgasen una ley efectiva contra el armamento de corsarios particulares en puertos norteamericanos.

A lo largo de todo el año de 1818 su tono continuó siendo bastante pesimista; en febrero recibía la representación documentada de don Rafael Guesala sobre el apresamiento de la fragata la *Industria* y del bergantín el *Tenerife*, a la altura de la Palma, por el corsario de Buenos Aires denominado el *Congreso*, capitán Almeyda; en su respuesta hacía ver a sus superiores que poco o nada podría conseguirse, pese a todo ello haría la correspondiente reclamación[599].

Hacia abril de 1818 Onís recibía nuevas instrucciones a adoptar en las negociaciones con los Estados Unidos para la cesión de las Floridas:

---

[598] AHN, Sección Estado, Legajo 5643, expte. nº 12, carta a José Pizarro, Secretario de Estado, Washington 26/I/1818.

1. Impedir el reconocimiento por los EE.UU. de los gobiernos revolucionarios establecidos en la América española;
2. Poner fin a la piratería y a la ayuda económica que los rebeldes encontraban en Norteamérica;
3. Fijar una línea de demarcación en el Oeste: *“... se halla V.E. en el caso de poder asegurar a ese gobierno con positiva certeza que España está dispuesta a ceer sin restricción ni limitación alguna ambas Floridas, con tal que se conceda a S.M. un razonable equivalente en la parte occidental del Mississippi”*;
4. Concluir las cuestiones pendientes acerca de las indemnizaciones[600].

Salvo los dos últimos apartados, estas instrucciones no diferían en nada de la política seguida hasta ese momento por el embajador: frenar la piratería e impedir el reconocimiento de los gobiernos rebeldes; dos instrucciones que, por otra parte, estaban ligadas íntimamente.

En julio continuaba indicando a Madrid la futilidad de sus reclamaciones; por ello envía un oficio a la Secretaría de Estado adjuntando una copia de “[...] *un dictamen de un juez de la Corte Suprema sobre los corsarios de Buenos Aires y sus presas, para que se convenza de lo poco que podemos esperar de los tribunales y menos del gobierno en cuanto a indemnizaciones”*[601].

En el mes de septiembre, en un oficio remitido a la Secretaría de Estado, después de haber visto cómo las autoridades judiciales nada hacían en los casos de reclamaciones españolas presentadas ante los tribunales, Onís hacía ver que sólo la marina de guerra española podía ser quien realmente acabase con las amenazas de los corsarios y el contrabando de

599 AHN, Sección Estado, legajo 5644, expte. nº33, Washington 20/II/1818, carta a José Pizarro.
600 Artola, M.: *La España de Fernando VII*, pg.: 461.
601 AHN, Sección Estado, legajo 5644, expte nº 114, Bristol 5/VII/1818, carta a José Pizarro

armas dirigido hacia los insurgentes: por un oficio del Secretario de Estado, Pizarro, quedaba enterado de que tenía que reclamar al gobierno americano sobre la conducta que se observaba en los puertos de este país donde se hacía el comercio de armas con los insurgentes de españoles, y concretamente, sobre los buques americanos el *Salvage* y la *Adelina*. Onís decía que estas protestas no servirían de nada, por estar permitido dicho comercio en EE.UU., no quedando otro medio para contrarrestarlo, que el de apresar los barcos y sus cargamentos por los cruceros de España y confiscarlos de acuerdo con las leyes conocidas[602].

La proximidad de su sustitución en aquella embajada no varió ni en un ápice su pesimismo, antes bien, al contrario, se acentuaba conforme llegaba el momento de dejar los Estados Unidos; un destino que en el momento de su llegada él consideraba de categoría inferior y que, con el paso de los años, se había revelado como de una importancia capital en el proceso de emancipación de la América hispana. Podemos alegar como un coadyuvante de este pesimismo la enfermedad y defunción de su esposa en 1818; fueron muchas las cartas dirigidas a la Secretaría de Estado en las que mostraba su preocupación por el estado de salud de mujer y en las que solicitaba un destino en un clima más apropiado para su restablecimiento, tantas peticiones envió el embajador como respuestas negativas hubo por parte de la Secretaría de Estado, la cual consideraba que no era conveniente remover en su puesto a un hombre clave para las negociaciones en torno a la cesión de las Floridas.

Uno de los últimos oficios que remite a Madrid revela su verdadero estado de ánimo, en este documento expresa sus pensamientos acerca del acta del Congreso de los Estados Unidos para acabar con la piratería, sobre lo negativo que resultaría para España el acuerdo de cesión de las Floridas, sobre lo inútil de todas las gestiones y reclamaciones efectuadas ante el

[602] AHN, Sección Estado, legajo 5644, expte. nº 166, carta al Marqués de Casa Irujo, Secretario de Estado, Washington 1/XI/1818.

gobierno y los juzgados de la Unión para reclamar por los daños ocasionados al comercio y la navegación españoles y sobre la necesidad imperiosa de tener bases en los Cayos para controlar la navegación en el Golfo de México y proteger a Cuba mediante una marina potente que arrancase de raíz el daño que causaban los corsarios insurgentes; no escapa a su crítica la poca colaboración que había obtenido de los demás neutrales en las reclamaciones ante los EE.UU., para ellos auguraba un destino aciago una vez que los corsarios acabasen con el comercio español[603].

Hemos hablado a lo largo de las líneas precedentes de las continuas reclamaciones de los embajadores españoles en los EE.UU. y otros países para conseguir de los mismos su colaboración en la lucha contra los corsarios; esta lucha diplomática fue especialmente intensa en los Estados Unidos, por ser esta nación la de procedencia de la mayor parte de los corsarios. Trataba Onís, como embajador español, de arrancar del Congreso de esta nación la promulgación de un acta que hiciese realmente efectivo el cumplimiento del status de neutralidad de los Estados Unidos, impidiendo así el armamento de corsarios en sus puertos;

---

[603] AHN, Sección Estado, legajo 5645, expte. nº 68, Washington 8/IV/1819, carta al Marqués de Casa Irujo, en ella indica que el Acta del Congreso contra la piratería es un instrumento hueco, que nada va a conseguir; se queja Onís de que a pesar del tratado tan ventajoso que acababan de suscribir ambas naciones para la cesión de la Florida no existía una contrapartida franca por parte de los EE.UU., por ejemplo, persiguiendo a los piratas. Piensa que los corsarios continuarán sus depredaciones hasta acabar con el comercio español y el portugués para a continuación atacar el de los países neutrales: “*... los cuales pagarán bien cara su apatía en tolerar esta desmoralización general, y esta organización de los más horrendos crímenes. Yo no veo, Sr. Excmo., otro medio de atajar estos males sino el de armar todos los buques que se puedan para cruzar contra ellos, y el de convidar y empeñar a las demás naciones a una liga general contra estos filibusteros, empezando por cortar todo comercio con la ciudad de Baltimore, y por tratar los barcos de aquel puerto, como se trataría a los de las potencias berberiscas, que no conocen el derecho, ni los usos establecidos entre potencias civilizadas, declarando al mismo tiempo que se continuará en la mejor armonía con esta República, y se respetarán los buques de todos los puertos en donde no se armen ni abriguen semejantes aventureros”*.

Observa que para poder realizar estas acciones es necesario que estas medidas las adopten más potencias, sabe de la dificultad de atraerlas al bando español, cree que es necesario convencer a Francia y Rusia. Afirma que los EE.UU. no acabarán su expansión en la Florida: “*... fortificará los Cayos del Vizcaíno y demás que no son de la Florida para dominar el seno mexicano y tener a los ingleses a raya en caso de una guerra; se prepararán para extender sus dominios en la California y México,* [...] *yo hubiera aconsejado a S.M. que hubiese ocupado estos cayos y los hubiese fortificado antes de hacer entrega de las Floridas, pues*

ese mismo fin pretendía el ya mencionado ministro plenipotenciario portugués Correa da Serra, a quien, al parecer de Bealer hicieron más caso las autoridades norteamericanas que al insistente e impetuoso Onís[604].

Los buenos oficios del embajador portugués más que las frecuentes quejas de Onís[605] posibilitaron la redacción de una ley destinada a reforzar la neutralidad de los EE.UU.; esta medida legal tiene su precedente más directo en una proclama presidencial de 1º de septiembre de 1815 dirigida contra el equipamiento de expediciones ilegales en los EE.UU.[606] destinada, sobre todo a acabar con el creciente contrabando de armas con los rebeldes de Costa Firme. Que el status de neutralidad recogido en el tratado Pinckney y las proclamas, como la de primero de septiembre de 1815, eran insuficientes lo prueban no sólo los esfuerzos de los embajadores español y portugués por conseguir el reforzamiento de las leyes, sino también el empeño por parte de los presidentes Madison y Monroe de continuar solicitando el robustecimiento de su propia legislación para conservar la neutralidad.

En total fueron cinco las medidas legales elaboradas por las cámaras legislativas estadounidenses para tratar de reforzar la neutralidad y concluir con el armamento de corsarios

aunque valen poco, sus puertos y la posición los hace sumamente ventajosos para la seguridad de la Isla [Cuba]*"*

[604] *"El papel de Correa en la iniciativa del mensaje presidencia no se hizo público; no obstante, gozaba de tan entera confianza y buena voluntad de la administración de esta época* [1817]*, que fue efectivamente autorizado a conferenciar con el comité legislativo que redactó la nueva ley. Privadamente se le dio pleno crédito"*; según Monroe: *"Nada podría haberse hecho a instancias del Sr. Onís ni por ningún otro ministro de España, pues la conducta de su gobierno había sido tal como para excitar sentimientos de una naturaleza muy diferente";* Bealer, L. W.: *Los corsarios de Buenos Aires...*, pg.: 164.

[605] *"El análisis de las importantes comunicaciones de los ministros españoles ante el gobierno de Washington, desde el 5 de septiembre de 1815 hasta el 9 de marzo de 1822, revela plenamente el lugar que el corso y la piratería tenían en las relaciones diplomáticas entre España y los Estados Unidos en este período: Comunicaciones que no mencionaban ni el corso ni la piratería 8; comunicaciones mencionándolos, pero no especificando los países 7; comunicaciones mencionándolos y especificando los países pero no incluyendo Buenos Aires 3; comunicaciones mencionándolos y especificando los países e incluyendo a Buenos Aires 2; comunicaciones referentes a Buenos Aires principalmente 19; comunicaciones referentes al corso y las piraterías, principalmente, pero no especificando determinados países 7; comunicaciones totales 46";* Currier, T. S.: *Los corsarios del Río de la Plata...*, pg.: 46.

[606] Ibíd., pg.: 49.

particulares en los puertos de la Unión; estas leyes recogían provisiones destinadas a castigar efectivamente a los reclutadores de corsarios en los Estados Unidos y a actuar contra todos los que violasen la neutralidad de los EE.UU. Las leyes de 1817 y de 1818 se ceñían exclusivamente al corso, la ley de 3 de marzo de 1817[607], en cuya redacción había llegado a participar el ministro portugués[608], se titulaba *"Una ley más efectiva para conservar las relaciones neutrales de los Estados Unidos"[609];* eliminaba todos los vacíos de anteriores disposiciones y establecía penas de hasta diez años de cárcel y diez mil dólares de multa por delitos tales como alistar navíos armados en puertos de los Estados Unidos para emplearlos contra Estados en paz con la Unión, reclutar tripulaciones o aumentar el armamento de los buques en los dichos puertos[610]; autorizaba a los recaudadores de puertos a detener a los barcos construidos *"... con propósitos guerreros y próximos a partir de los Estados Unidos, o cuyo cargamento consista principalmente en armas y municiones de guerra".* En opinión del

---

[607] Un oficio de Onís a Pedro Ceballos, Secretario de Estado, de febrero de 1817 nos revela su disposición de ánimo acerca de la posible aprobación de esta ley y de los efectos que pudiera tener: "… *todavía no ha sancionado el Senado el Bill adoptado por la Cámara de Representantes para prohibir los armamentos de buques en estos puertos: es verdad que no hay fundamento para creer que no lo apruebe, pero esta dilación en tratar de él, cuando es un asunto que interesa esencialmente al honor de esta República, pues él ha de decidir si debe ser* [cifrado: *contada entre las potencias civilizadas o sólo colocarse en el mismo rango que la Regencia de Berbería*] *nos es sumamente ominoso. Los insurgentes y sus secuaces sacan partido de esta dilación, para armar barcos y echarlos fuera para cruzar contra el comercio español; y los apasionados de los insurgentes para llevar a éstos armas, víveres y municiones".* AHN, Sección Estado, legajo 5642, expte. nº 21, Washington 13/II/1817.

[608] Hacia finales de 1817 la influencia del embajador portugués declinó y se situó en un plano similar al de Onís, desde ese momento los esfuerzos diplomáticos portugueses para acabar con el corso insurgente se dirigieron a influir en las potencias presentes en el congreso de Aquisgrán.

[609] Bealer, *op. cit.*, pg.: 164.

[610] AHN, Sección Estado, legajo 5642, expte. nº 50, carta a Pedro Ceballos, Washington 28/III/1817; en ella informaba de la llegada a Norfolk de dos barcos piratas de Baltimore que navegaban con bandera de Buenos Aires, los cuales descargaron en aquel puerto gran cantidad de cochinilla robada a los españoles, depositando además en el banco sesenta mil duros. En esta carta adjuntaba copia de la nota de Onís al S. E. Americano en la que pide que se apliquen las disposiciones convenientes para que se proceda contra estos piratas según el acta del Congreso de 3/III/1817; es la primera reclamación de Onís fundada en la nueva ley promulgada por el Congreso de los EE.UU.

belicoso senador Henry Clay, esta ley debería haber sido llamada *"... una ley en beneficio de Su Majestad, el Rey de España"*[611] .

Las palabras de Clay reflejan en buena medida el estado de opinión en torno al corso en los principales puertos de los EE.UU., los interesados en estos negocios eludían por sistema el cumplimiento de la ley, movidos por la creencia de que eran leyes injustas. Los buenos oficios de los legisladores norteamericanos no se vieron recompensados por una aplicación efectiva de esta ley en los tribunales que juzgaban reclamaciones por presas españolas, no por carecer la ley de los elementos necesarios para ser ejecutada convenientemente, sino, como ya hemos visto, por estar muchos tribunales viciados por los intereses de sus miembros en empresas corsarias; las reclamaciones españolas encontraban mejor respuesta en los tribunales de superior instancia que en los locales, donde los casos eran ganados continuamente por los corsarios o eran rechazados por falta de pruebas de consideración.

En 1818, poco más de un año después de la de 1817, el congreso de los EE.UU. sancionó una nueva ley destinada a dar forma y contenido a la neutralidad de los Estados Unidos[612]. A pesar del empeño renovador esta nueva medida acabó por ser menos eficaz que su predecesora, ya que en sus disposiciones se omitía cualquier referencia a actos cometidos por ciudadanos norteamericanos fuera de la jurisdicción de dicha nación, en esta omisión se dejaba notar con claridad la influencia de senadores y congresistas simpatizantes de la causa independentista hispanoamericana.

La promulgación de leyes y disposiciones contra el corso y la piratería parecía seguir un ritmo fijo, ya que casi cada doce meses se promulgaba una nueva medida legislativa: el 3

---

[611] Currier, T. S.: *Los corsarios del Río de la Plata...*,pg.: 50

[612] *"Una nueva ley agregada a la Ley para el castigo de ciertos crímenes contra los Estados unidos y para abrogar las Leyes en ella mencionadas";* 20 de abril de 1818; Bealer, *op. cit.*, pg.: 167.

de marzo de 1819[613] se publicaba un Acta que ampliaba la definición de piratería y prescribía la pena de muerte como castigo a quienes violasen esta ley; a pesar de la dureza aparente de esta disposición ya hemos visto cual era la opinión de Onís acerca de esta Acta del Congreso, el embajador la consideraba: *"... un instrumento hueco, que nada va a conseguir"*[614].

La aplicación efectiva de esta ley produjo más de setenta condenas por piratería, sin embargo, hubo movilizaciones en algunos puertos, como en el caso de Baltimore, para impedir la ejecución de alguno de estos corsarios: se presentó al presidente de los EE.UU. una petición, avalada por más de cuatro mil firmas recogidas en Baltimore, para librar de la horca a John Ferguson, jefe de los amotinados del *Criolla*[615] A mediados de mayo de 1820 se promulgó una ley destinada a reducir a un pequeño número los puertos que podían acoger[616].

III.2.2. Agentes dobles, espías, traidores y delatores

En esta guerra el control de la información era tan importante o más que la misma velocidad y artillería de los buques. En ambos bandos se dieron multiplicidad de acciones para obtener la información más fidedigna sobre el adversario. Pero no sólo se trataba de indagar sobre la situación de cada uno de los contendientes, también era importante actuar tras las líneas enemigas; compra de armas, buques y voluntades eran los principales objetivos de estas acciones. Anteriormente hemos visto cómo al capitán de fragata D.

---

[613] *"Ley para proteger el comercio de los Estados Unidos y castigar el crimen de piratería";* 3 de marzo de 1819; Bealer, *op. cit.*, pg.: 225.

[614] AHN, Sección Estado, legajo 5645, expte nº 68, Washington 8/IV/1819, carta al Marqués de Casa Irujo, Secretario de Estado.

[615] Bealer, *op. cit.*, pg.: 225.

[616] AHN, Sección Estado, legajo 5646, expte. nº 1, carta de Mateo de la Serna, embajador en los EE.UU. al Duque de San Fernando, Secretario de Estado, Washington 2/I/1820, en ella da cuenta de que el proyecto del congreso de señalar algunos puertos para la admisión de todo género de barcos armados, podría resultar beneficioso para el comercio español.

Manuel de Cañas se le fijaban una serie de instrucciones y objetivos para llevar a cabo en los Estados Unidos. No podemos considerar strictu senso que la acción de Cañas, adquirir dos corbetas que al final fue sólo una, se desarrollase tras las líneas enemigas, toda vez que viajó a un país que se declaraba neutral en la lucha entre España y sus provincias insurgentes. Sin embargo, en aquella nación encontraban eco las proclamas de los rebeldes hispanoamericanos; de allá partían corsarios y expediciones con hombres y armas para unirse a la lucha por la independencia, una adhesión a veces sincera y otras simplemente venal. Cañas debía moverse con sigilo por aquel país:

"No llevará ni la menor señal de militar ni se dará a conocer por tal [...] *Mucho cuidado en evitar pleitos ya sean de naturales o extranjeros, escribiendo muy poco, abocándose con las personas, y no siendo esclavo de la responsabilidad. Estas mismas instrucciones no las llevará consigo sino en un libro hará extractos, bajo una combinación que el solo tenga la clave. Convendrá aquí el estilo en que debe escribir a fin de no nombrar jamás las palabras sospechosas, como armas, pólvora, Venezuela, etc."*[617];

sin despertar sospechas, que nadie pudiese informar a los insurgentes de su misión que no era otra que la de adquirir medios para lograr la derrota de los independentistas. Cañas debía actuar en un territorio abierto, algo así como el Berlín de la guerra fría, donde los espías de ambos bandos se movían en la sombra. Los Estados Unidos fueron siempre refugio para los independentistas exiliados y también para los liberales españoles expatriados; desde sus puertos partían los corsarios que sacudían con sus golpes al comercio español y, por último, en los Estados Unidos estaba destinado el embajador D. Luis de Onís, creador de una importante red de espías encargada de desbaratar las acciones de los insurgentes y de acabar con la posibilidad de una ayuda directa por parte del gobierno estadounidense a los independentistas hispanoamericanos.

---

[617] AGM, Sección Expediciones a Indias, legajo nº 58

Onís controlaba desde su residencia en Filadelfia a todos los cónsules y agentes consulares españoles en los principales puertos norteamericanos, los cuales le informaban convenientemente de todos los movimientos de buques corsarios; uno de sus principales éxitos fue la captación de los hermanos Laffite, antiguos piratas redimidos por el gobierno de los EE.UU. Tras su colaboración en la defensa de Nueva Orleáns frente a los ingleses en 1815, éstos pasaron de ser contrabandistas y colaboradores de los insurgentes, a ser agentes del gobierno español entre las filas de éstos.

Los hermanos Laffite, de quienes hemos hablado con anterioridad, colaboraban con los insurgentes mexicanos desde 1814[618]. En torno a esa fecha sus enfrentamientos con el gobernador Clairborne[619] habían llegado a un punto culminante; la guerra con Inglaterra y la defensa de Nueva Orleáns, dirigida por Andrew Jackson, en la cual tomaron parte activa hizo de ellos héroes y, probablemente les salvó de ser perseguidos y ahorcados por piratería.

Advierte Manuel Ortuño que la definitiva derrota de Bonaparte en Waterloo acabó con las esperanzas inmediatas de una posible recuperación del imperio napoleónico y todos, españoles y refugiados hispanoamericanos, en los EE.UU. se apercibieron de que el final de

---

618 *"Se dedicó* [Jean Laffite] *a capturar buques negreros en las Indias occidentales y a vender sus cargamentos en subasta. Su empresa de Barataria fue destruida en 1814 por una fuerza expedicionaria federal"*: Mannix, D.P. y Cowley, M.: *Historia de la trata de negros*, Alianza, Madrid, 2ª ed. 1970, pg.: 198

619 La cabeza de Laffite fue puesta a precio por el gobernador Clairborne *"... llegó a ofrecer la recompensa de cinco mil dólares. Como respuesta a este desafío Laffite mandó fijar un cartel en el cual se comprometía a pagar, bajo palabra de honor, la cantidad de cincuenta mil dólares por la cabeza del gobernador"*, Gosse, *op. cit.*, pg.: 90.

"William Cole Clairborne fue el primer gobernador americano que tuvo la Luisiana. Hombre devoto de la legalidad, desplegó una tenaz campaña contra los Laffite y la Baratería, a pesar de las frecuentes resistencias de la legislatura y la población. Clairborne es una figura que, en toda esta trama, sigue cautivando a los norteamericanos: representa el espíritu de justicia insobornable que animó la formación de los Estados Unidos. Desde la capital norteamericana se apoyó a Clairborne y se condenó a los Laffite. Clairborne, que había pecado de ingenuo en el pasado, no creyó en las cartas que Laffite le envió anunciándole las propuestas y los planes británicos, y atacó furiosamente la Barataria, incautando mercancía y haciendo prisioneros. Juan Laffite pudo salvarse, resguardando armamento y oro, pero algunos de sus hombres no". Navarrete Muñoz, G.: *Una tumba olvidada en el puerto de Dzilam: Los legendarios Laffite*

las guerras en Europa podía significar dejar las manos libres a Fernando VII para fortalecer sus posiciones en una posible reconquista de América[620]; en ese momento es cuando Pierre Laffite, el mayor de esta pareja de hermanos piratas, es captado por Picornell[621] para pasar a formar parte de la red de espías dirigida por Luis de Onís en los Estados Unidos. De Pierre Laffite decía Picornell en carta a Onís: *"... la justificada esperanza que tenemos de que este hombre solo, si se le ofrecen los medios de pagar a su gente, podrá fácilmente arruinar todos los proyectos que nuestros enemigos están preparando en el Golfo"*[622]. Su hermano Jean supo del acuerdo de su hermano en marzo de 1816, a su regreso de Washington de solicitar el perdón presidencial en agradecimiento por su participación en la batalla de Nueva Orleáns; aceptó y, desde ese momento se convirtieron en dos de los principales informadores de la red de espías españoles en los EE.UU.

A juzgar por otros documentos, cartas del Virrey de Nueva España al Secretario de Estado y del Despacho de la Guerra, la alianza con los Laffite debió romperse en torno a 1819, al desaconsejar éste a Luis de Onís que aceptase las propuestas que Jean le había hecho. Se trataría de que

"... Laffite está convenido, según él dice para ocupar la Bahía de Galveston cerca de la frontera de la provincia de Texas con el Estado de la Luysiana [sic]*, a nombre y con fuerzas y auxilios que le han de suministrar los rebeldes de Buenos Aires con el objeto de piratear y hostilizar sobre nuestros buques y costas; y ofrece que al propio tiempo que haga a cara descubierta el papel de jefe de aquel establecimiento y cabeza de los piratas, dar avisos secretos a La Habana y otros puntos de los parajes que cruzan aquellos y las*

[620] Ortuño Martínez, M.: *Xavier Mina. Guerrillero, liberal, insurgente. Ensayo bio-bibliográfico*, UPN, Pamplona, 2000, pg.: 312.

[621] Juan Mariano Picornell, recluso en La Guayra tras participar en el motín de San Blas, en Madrid en 1793. Participó en los levantamientos de Caracas y Cartagena, se instaló en 1813 en Nueva Orleáns, allí sufrió su particular conversión que le llevó a ponerse de nuevo al servicio de Fernando VII y de su embajador en los EE.UU. Luis de Onís.

[622] Ortuño, *op. cit.* pg.: 312.

presas que conducen para que sean atacados por los buques de S.M. y se represen éstas”[623].

Onís estaba convencido de que Laffite actuaba de buena fe, por lo que creía conveniente oír y aceptar su propuesta:

“Cada día estoy más convencido de la buena fe con que procede el nº 19 y de que si ese gobierno quiere poner la actividad que es necesaria se podrá apoderar de cantidad de presas y de una porción de corsarios que aumentarán nuestras fuerzas marítimas y pagarán con usura los gastos que se hicieron para ello”[624].

Onís, como en su momento se advirtiera al capitán de fragata Cañas, emplea una cifra para referirse a Laffite. Según Ortuño, el uso del lenguaje cifrado por parte de Onís en su correspondencia era habitual y acostumbrado, le prestaba un cierto dramatismo y servía para subrayar circunstancias, consideraciones y, en este caso, personajes a los que cabía dotar de una evidente gravedad[625].

El nº 19 o, mejor dicho, Jean Laffite presentó a Onís el convenio por el cual él ocuparía Galveston y realizaría desde allí sus tareas de agente doble: jefe aparente del establecimiento e informante de las autoridades españolas:

“1ª Restableceré el puerto de Galveston luego que esté informado que estuviese evacuado, le abasteceré de subsistencias y de todo lo que fuese indispensablemente necesario. 2ª El Gobierno Español me autorizará para comunicarme con el General que manda las Provincias Internas; este General me hará saber sus necesidades escribiéndome por algunos hombres de confianza, que tomarán el pretexto de contrabando, según sus pedimientos le suministraré víveres, armas, municiones de guerra etc. Mediante que el Gobierno Español promete y se obliga de reenvolverme a su presentación las anticipaciones que yo hiciere. 3ª Como de paso informaré exactamente al Gobierno Español de todo lo que yo pueda descubrir concerniente a sus intereses, como también de los parajes donde deberán cruzar los corsarios que salgan del puerto de Galveston, previniendo al Gobierno que para estar más exactamente informado, tomaré un interés más o menos grande en cada uno de ellos, bajo la condición que el jefe del Gobierno autorizado a este efecto hará luego después de recibir mi aviso, salir buques para perseguirlos. 4ª Para mi satisfacción particular, y de estar al abrigo de los ataques de la calumnia, exijo que el Gobierno envíe un hombre investido de toda su confianza que

---

623 AGI, Sección Estado, 33, nº 20 fol. 1 y verso.
624 Ibídem, fol.: 2 recto.
625 Ortuño, *op. cit.* pg.: 332.

permanecerá en Galveston cerca de mí, y podrá en todo tiempo dar cuenta de mi conducta. Es necesario que este hombre no se ponga en evidencia en ningún partido: que tenga el exterior de un republicano y sobre todo de buenas costumbres; en fin, es más fácil concebir lo que pido, que me es el expresarlo. 5ª Todos los gastos que hiciere con la autorización de la persona encargada de poderes suficientes en la Nueva Orleáns, me serán reembolsados a la presentación de mi cuenta y sin ninguna demora, de lo contrario me será imposible continuar. 6ª Como trato este asunto con el Sr. De Onís y el Sr. Ramírez, que me he confiado de ellos, según el conocimiento positivo que tengo de sus luces, lealtad y discreción, exijo que sin estos dos señores fuesen llamados a otros empleos, y llegasen a salir de los Estados Unidos y La Habana, me prometerán arreglar y saldar mis cuentas antes de su partida. Declaro amás, que nadie podrá determinarme a confiar el depósito de mi tranquilidad en manos desconocidas, mi servicio cesará en el instante que no sea dirigido por ellos, entonces y en ese caso, tendré derecho a pedir el cumplimiento de promesas de indemnizaciones que me fueron hechas"[626].

Las condiciones impuestas por Laffite se basan en la confianza puesta exclusivamente en una persona: el creador y cabeza de la red de espionaje española en los EE.UU., Luis de Onís; si no es con él no piensa trabajar para la Corona española además, como buen negociante, Laffite, no pierde la oportunidad de dejar claro que en ningún momento piensa renunciar a ningún dinero que el haya tenido que adelantar: cualquier suministro que él haga llegar a las tropas realistas deberá ser abonado convenientemente; no parece dispuesto a consentir que pueda ponerse en duda su entrega en el trabajo para el que se ofrece, por lo que acepta cerca de él a un "supervisor" que vigile sus acciones, no puede ser cualquiera sino sólo una persona que no levante sospechas de ningún tipo.

Ninguna mención hay en este convenio a la recompensa que esperaba obtener por estos servicios nada desinteresados por otra parte. Según Onís, Laffite

"todo lo que desea por estos servicios es el perdón del Rey o una recompensa o un empleo honorífico para vivir honradamente en España, su Patria. V.S. no puede menos que conocer las ventajas que presenta este plan y que el hombre se ofrece hasta ponerse a bordo de los buques del Rey, si se cree conveniente para conducirlos a donde convenga para que acosen a los piratas"[627].

[626] AGI, Sección Estado, 33, nº 20 fol. 2/2 recto.

[627] Ibídem, fol. 2/1 verso.

El corsario-pirata francés, por boca de Onís, reivindica España como su patria y para ello estaba dispuesto incluso a embarcarse en los bajeles de guerra del que había sido hasta entonces su mayor enemigo, un pirata aparentemente redimido conduciendo a la marina de guerra española a la captura de otros piratas. El plan, a pesar de los buenos oficios y voluntad de Onís, no podía prosperar. Nadie más allá de él mismo y de Alejandro Ramírez, intendente general de la Isla de Cuba, parecían confiar en el corsario gascón, las autoridades que debían ser sus enlaces en Nueva España, y en concreto el Virrey, conde del Venadito, no creían que Laffite actuara de buena fe y para ello daban una serie de explicaciones:

"En las condiciones que propone el nº 19 hallo varias que piden meditación para resolver con el acierto, pulso y tino necesario, tanto más cuanto que deshechos de mi orden los establecimientos que tenían los facciosos en el Río Trinidad y muerto el pirata Aury varía bastante de aspecto la propuesta de dicho nº 19, pues las tropas de S.M. están siempre prontas a oponerse a toda hostilidad en las Costas de estos sus dominios, no siendo por tanto asequibles ni admisibles en mi juicio las proposiciones del referido nº 19 del que tengo muy poca o ninguna satisfacción"[628].

Como parecen confirmarlo las palabras del conde del Venadito, Laffite trabajaba para la corona española por la confianza que había depositado en Onís, nadie más allá de éste y del intendente de Cuba creían en esta colaboración que pensamos murió en ese preciso momento, debido, en parte a la desautorización por parte del Virrey y en parte porque el propio Onís dejó el puesto de embajador de España en los EE.UU.

Los Estados Unidos debían ser también el escenario de una acción encubierta que no llegó a desarrollarse. En julio de 1818, el comandante general de La Habana preguntaba al Ministro de Marina qué debía hacer en el caso que, por mediación del Capitán General de Cuba, le planteaba el cónsul español en Charleston Antonio Argote Villalobos acerca de la posibilidad de conceder patente de corso a un particular para actuar "de incógnito" como

tal desde puertos de los Estados Unidos y represar buques españoles capturados por los insurgentes[629]

La obsesión por el secreto, el uso del lenguaje cifrado estaba plenamente justificado, las posibilidades de que un navío fuese capturado por los insurgentes o por la marina de guerra española podría poner al descubierto los planes y dejar desnuda la estrategia de cada uno de ellos. Desconocemos si los insurgentes eran conscientes de que pudieran tener infiltrados entre ellos, sin embargo, tenemos documentados esos temores en el bando español, desde el primer momento se temía que la presencia de un "topo" pudiese hacer llegar a los insurgentes toda clase de informaciones que posibilitasen la captura de buques españoles. Así ocurrió en Cádiz, cuando en 1817 se descubrió (o se sospechó, más bien) que un ciudadano francés les suministraba información a los corsarios a través de Larache, puerto empleado por éstos para sus aprovisionamientos[630]. Este temor a tener agentes insurgentes infiltrados entre las propias filas se refleja también en las decisiones tomadas por el Consulado de La Habana para combatir a los corsarios en aquellas aguas: la junta de gobierno de este organismo dio su asentimiento para la creación de una comisión que elaborase un informe sobre los armamentos (se entiende que naves armadas en corso) que pudiera hacer el Consulado, en virtud de la R.O de 8 de febrero de 1816, con objeto de *"limpiar nuestras costas y canales adyacentes, de los piratas que los infestan"*, aclarando en detalle los presupuestos, número y fuerza de los buques que consideren suficientes, así como el *"modo de organizar una dirección vigilante, eficaz y secreta, para asegurar el*

---

[628] Ibídem, fol. 2/2 recto.
[629] AGM, Sección Corso y presas, legajo 5239, expte. nº 279.
[630] AGM, Sección Corso y presas, leg.: 5238, expte.: 1651; oficio del Marqués de Casteldosrius a Vázquez Figueroa, 1/VII/1817. En ese mismo oficio se informa que los insurgentes llegan incluso a las cercanías del Castillo de San Sebastián.

buen éxito de los cruceros"[631]. La necesidad de crear una dirección secreta puede explicarse por la probabilidad de que los corsarios tuviesen informadores entre los comerciantes o los habitantes de La Habana[632]; probabilidad que parece confirmarse por algunas referencias que hace Currier a la correspondencia que mantenía Estífano con un cierto "caballero de La Habana"[633]; al parecer, durante el tercer crucero del *General San Martín*, las intenciones de Estífano fue la de ejercer una cierta protección sobre los mercantes de algún armador cubano que estaba dispuesto a pagar por se protegido por quien estaba dispuesto a saquearle, una práctica que se acerca a los modos y maneras de los clanes mafiosos[634].

En nuestro modesto parecer creemos que necesariamente debió existir un agente en Cádiz, un informante situado en primera línea de las decisiones del Consulado o de la Comisión de Arbitrios de Reemplazos; son simples sospechas basadas en la eficaz actuación de algunos buques corsarios en determinados momentos, como la captura del navío de la Real Compañía de Filipinas *Esperanza* ¿Casualidad o puntual información sobre el momento de su partida y su capacidad de respuesta a un ataque organizado por varios buques corsarios? Bien es cierto que los corsarios obtenían información de otros buques capturados o de las propias embarcaciones de cabotaje y pesqueros que tocaban en este puerto y en los de las cercanías. Del puerto de Cádiz salían además bajeles de banderas neutrales como la inglesa y la norteamericana que en muchos casos podían actuar como

[631] Ibíd., págs.: 3 y 4.
[632] Cfr. Gámez duarte, F.: "El Consulado de La Habana y el combate a los corsarios insurgentes, 1816" en *Baluarte, Revista de Estudios Gaditano-Cubanos*, nº 3

[633] Currier: *Los cruceros del General San Martín*...pg.: 65.
[634] En una de estas cartas Estífano-Stafford comunicaba a un comerciante afincado en Cuba llamado Wanton que no debía preocuparse por la seguridad de sus buques pues para él *"... serán sagrados para mí como la niña de mi ojo"*, cfr. Currier: *Los cruceros del General San Martín...*, pg.: 64.

informadores mas o menos interesados para los insurgentes[635]; por último, y como ya hemos indicado con anterioridad, no debemos perder de vista la posibilidad de obtener información en los puertos del Norte de África y en el omnipresente Gibraltar; aun así y reiterándonos no queremos dejar pasar por alto la posibilidad del infiltrado o del traidor que informase a los insurgentes. Las sospechas, como hemos visto, existían ya en 1817 y no desaparecieron en ningún momento como demuestra el juicio contra Tomás Antonio Lesica en 1820; acusado de suministrar información a los insurgentes y de ser afecto a su causa.

El dictamen fiscal sobre su causa hecho público en 12 de junio de 1820 aclaraba que las pruebas presentadas en su contra no alcanzaban el grado de evidencia y no podían servir de base a una acusación formal en su contra: se trataba de comunicaciones comerciales con sus agentes en Buenos Aires, hojas de prensa informando de hechos de armas en las guerras que estaban teniendo lugar en el continente americano, ningunas de las cuales fueron consideradas continentes de información relevante para los insurgentes. Otros antecedentes informaban de la presencia de Lesica[636] en Buenos Aires y su posible colaboración con las autoridades rebeldes, sin embargo, estas acusaciones habían sido sobreseídas porque se afirmaba que en ningún momento colaboró con los insurgentes y que su presencia en aquella ciudad sólo se debía a sus intereses comerciales; como muestra de su falta de

[635] O viceversa, es decir, neutrales que hacían servicios o informaban a los buques realistas; así ocurrió en la cuestión del *Macedonian*, un largo pleito que mantuvo el gobierno de Chile con el de los Estados Unidos, el cual arranca en los años veinte del XIX y se alargó hasta la década de los setenta del mismo siglo. El capitán Eliphalet Smith, capitán del bergantín estadounidense *Macedonian* ayudaba desde 1818 a las fuerzas realistas en Perú; traficaba armas y mercaderías, así como suministraba información sobre las fuerzas independentistas y trasladaba personalidades realistas y sus bienes bajo la protección de su pabellón neutral. En 1819 y 1821, el almirante Cochrane capturó dos presas destinadas a este buque, acciones que provocaron las protestas del gobierno estadounidense, alegando que ambas presas transportaban bienes y mercancías propiedad de ciudadanos norteamericanos. El pleito fue sometido al arbitraje del rey de Bélgica que, salomónicamente, dictaminó que chile debía pagar una indemnización, aunque menor que la solicitada por los EE.UU; en Stewart Stokes, H. I. Y Cabello Pizarro, C.: "Los corsarios en la historia chilena", www.udec.cl/historia/art2-re7.htm.

colaboración con los insurgentes se indicaba que en todo ese tiempo en la ciudad del Plata, Lesica ayudó a conseguir la libertad de prisioneros españoles y mantuvo comunicación con el gobierno español acerca de *"... la violencia y disgusto con que se vivía en aquellas regiones"*[637]. Este ciudadano había sido acusado de afección a los rebeldes por el Barón de Juras Reales, fiscal de Chile y por Juan de Cea y Villaroel, oidor de la Audiencia de Buenos aires, a quien el fiscal de la causa seguida contra Lesica en Cádiz tilda de delatores[638]; éstos, llamados a declarar por el fiscal Carlos Gutiérrez de Robles, se desdicen en sus acusaciones y afirman que sólo acusaron fundándose en rumores, indicando que un individuo llamado Francisco Martínez les habría suministrado la información que habría conducido a señalar a Lesica como traidor; el fiscal aclara que este personaje no ha sido encontrado ni se tiene constancia de su existencia. Afirmaban los acusadores que la información habría llegado a sus oídos en un café de Cádiz, sin embargo el fiscal vuelve sobre la inconsistencia del testimonio y sobre la improbabilidad de la existencia de este testigo *"... tan poco digno de fe en lo judicial"*[639]. Lesica, pues era propuesto para la absolución de todos sus cargos por el fiscal, agregando, que además de la inconsistencia de las pruebas y acusaciones, se había publicado en 11 de mayo una Real Orden en la que Fernando VII:

"... se ha servido mitigar el rigor de las leyes hasta el extremo de dispensar indulto a los nacionales franceses que de hecho hayan contribuido a la insurrección, ya sea llevando armas a los disidentes, ya sea sirviéndoles en espionaje, ya sea prestándoles cualesquiera otra clase de auxilio directo o indirecto ¿cuánto más digno será de la Real piedad y

---

636 En 1817 Lesica y Facundo de Silva comerciaban con Buenos aires a través de Gibraltar, un cargamento suyo venía a bordo del bergantín inglés *Acastha* detenido por los corsarios españoles *Feroz* y *Voluntario de Cádiz*. AGM El Viso, Sección Corso y Presas, legajo 5238.
637 Diario Mercantil de Cádiz 4/VIII/1820 *"Dictamen fiscal, en la causa seguida contra D: Tomás Lesica, ofrecido en el Diario del día 4 del corriente Julio"*, pg.: 4.
638 Ibídem, pg.: 5
639 Ibídem, pgs.: 5 y 6.

beneficencia el español D. Tomás Antonio Lesica, contra quien no existen pruebas justificativas de haber cometido igual crimen?[640].

Parecían no existir pruebas que acusasen a Lesica de haber cometido traición; el dictamen del fiscal parecía conducir a este individuo a la libertad, así debía otorgarla el Tribunal, sin embargo, los muros del Castillo de Santa Catalina no fueron lo suficientemente altos como para impedir su fuga, la cual, reiterando la inconsistencia de las pruebas de la acusación, justificaba el fiscal como *"... la innata propensión del hombre hacia su natural libertad"*[641] . En contra de lo que pensaba el fiscal creemos que el propio fugado no creía que esas pruebas fuesen lo suficientemente débiles como para echar por tierra tan grave acusación contra su persona y decidió poner pies en polvorosa, antes de que la última vista que tuviese de Cádiz fuese la de los glacis en el momento de ser conducido al patíbulo. Por otra parte no debemos perder de vista una circunstancia: el acusado fue absuelto de todos sus cargos (a pesar de su fuga) en julio de 1820, cuando ya había triunfado en Cádiz el levantamiento de Riego, promovido en buena medida gracias al dinero que, con este fin, fluyó desde el Río de la Plata[642]. Sin embargo, hay un elemento no descubierto por las autoridades españolas y verdaderamente acusador contra Lesica, mucho más que su fuga de Santa Catalina: ocho patentes en blanco del gobierno de Buenos Aires fueron remitidas a Lesica desde Francia para hacerlas efectivas en Gibraltar[643]; es evidente que las autoridades judiciales españolas no tenían acceso al registro de las patentes de corso

---

640 Ibídem, pgs.: 6 y 7.

641 Ibídem, pg.: 6.

642 Céspedes del Castillo afirma que este pronunciamiento fue el más importante de los triunfos de los insurgentes: *"Patriotas y dinero americanos tuvieron sin duda su parte en el pronunciamiento de 1820, primer gran servicio que presta a aquellos el liberalismo español: el ejército expedicionario ya dispuesto a zarpar desde Cádiz, no saldrá jamás de la Península. Con ello perdieron los realistas toda esperanza de recibir los refuerzos que venían pidiendo, mientras que los patriotas vieron desaparecer la espada de Damocles que les preocupaba y que, por ejemplo, tenía inmovilizado en Chile al ejército de San Martín".*

de Buenos Aires donde, además de haber encontrado estas ocho patentes recibidas y puestas en circulación por Lesica, hubiese descubierto con no poca sorpresa que este comerciante era el fiador del corsario bonaerense *Vengador Americano*[644], no obstante, desoyó las acusaciones de los que denominaba "delatores" que señalaban a Lesica como un agente de los insurgentes que operaba entre Cádiz y Gibraltar con total impunidad.

No hemos hallado referencias documentales o periodísticas acerca de colaboración con los insurgentes, excepción hecha de los contactos entre liberales españoles y corsarios colombianos; esta colaboración estaba penada como delito de traición si era descubierta y demostrada, sin embargo Manuel de Paz-Sánchez, en su libro *Amados compatriotas. Acerca del impacto de la emancipación americana e Canarias* cita un caso muy particular: en abril de 1819 el ayuntamiento de Icod de los Vinos decidió establecer un cordón sanitario en el límite de Garachico ya que los vecinos de esta localidad habían permitido desembarcar a varios pasajeros de una corbeta insurgente sin tomar las pertinentes medidas de salud públicas; los ediles de Icod se quejaban

"... de la impunidad con que se introdujeron, el agasajo con que fueron recibidos, el refresco que se les franqueó y la falsa urbanidad con que fueron acompañados y conducidos como en triunfo por las calles, casas y templos del dicho lugar", siendo, además, como era *"... una tripulación compuesta de gente inmoral y enemiga de los vasallos fieles de S.M."*[645].

El problema de la posible colaboración de los habitantes de enclaves insulares con los corsarios insurgentes también se da en el caso de las Azores. En dichas islas era

---

Céspedes del Castillo. , G.. *América Hispánica (1492-1898*), Tuñón de Lara, M.(dir.): *Historia de España*. Labor, Barcelona, 1983, pgs: 441-442.

[643] Bealer, L. W.: *Los corsarios de Buenos Aires…*, pg.: 189.

[644] Ibíd. Sin embargo, Rodríguez y Arguindeguy afirman que fue Ambrosio Lesica que pago la fianza de este buque y que poco más se sabe del mismo salvo que había sido construido en Burdeos y que se trataría de uno de los cuatro corsarios argentinos armados en Francia, Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E.: *El corso rioplatense*, p.: 269.

frecuente que algunos de estos buques hicieran recaladas para proveerse de agua y víveres y ello a pesar de estar sometiendo este archipiélago, al igual que las Canarias, a bloqueo y estar depredando todo el comercio marítimo de la zona[646]; a fin de poder desembarcar con plena seguridad, los corsarios no dudan en arbolar pabellones de naciones aparentemente neutrales: Gran Bretaña o los Estados Unidos.

Hablamos antes de la omnipresencia de Gibraltar como un escollo en la lucha contra el corsarismo insurgente; ese puerto, en apariencia neutral, cobró especial relevancia como base de las acciones de los grancolombianos que actuaron en las costas peninsulares entre 1825 y 1827; coincidió esta oleada de ataques con el exilio de liberales españoles en esta colonia británica. María Elena Capriles ha estudiado las relaciones entre liberales españoles y corsarios insurgentes grancolombianos en esos años y las importantes redes de espionaje creadas por el gobierno fernandino para tratar de desactivar esas amenazas. Anteriormente, Fernando Serrano Mangas publicó un artículo en la Revista de Historia Naval acerca de esta colaboración entre liberales emigrados y corsarios colombianos[647]; en este artículo Serrano pone de manifiesto los temibles errores cometidos por los gobiernos de la década ominosa; si los gobiernos liberales del Trienio los cuales habían comenzado a entablar negociaciones para el reconocimiento de las nuevas repúblicas hispanoamericanas y acuerdos comerciales con las mismas y a reconocer de facto una situación real e irreversible, los gabinetes del absolutismo se empeñaron en la reconquista, en una guerra ya perdida tiempo atrás; desde 1826 estos corsarios comienzan a recibir ayuda de los liberales

---

[645] Acta del 17 de abril de 1819, Libro de Acuerdos (I), fol. 97 r. Archivo Municipal de Icod de los Vinos, cfr. Paz-Sánchez, M. de: *Amados compatriotas. Acerca del impacto de la emancipación americana en Canarias.* C.C.P.C., Ayuntamiento de La Laguna, Tenerife, 1994, pgs.: 34-35.

[646] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5239, expediente 1178 12/VI/1819 abuso de la bandera inglesa: el insurgente Unión, de buenos Aires reposta en las Azores empleando dicho pabellón.

[647] Serrano Mangas, F.: "La Armada española ante los corsarios colombianos" en *Revista de Historia Naval*, año I, 1983, nº2, 117-128.

españoles exiliados en Gibraltar, Portugal e Inglaterra que veían en los colombianos un medio para acabar con el régimen absolutista; desde ese mismo año se da una confluencia de circunstancias ya que, a causa de la debilidad de la Armada comienza a proliferar el contrabando en las costas peninsulares y empieza a resultar difícil discernir entre corsarios, contrabandistas y exiliados e incluso todos llegan a prestarse colaboración.

En 1824 y 1825 se da una gran proliferación de solicitudes de patentes de corso en España con el pretexto de la persecución de los insurgentes que frecuentaban estas costas, sin embargo, estas habilitaciones para la práctica del corso se empleaban como tapadera para el ejercicio del contrabando. Este es el caso de Antonio Luque en Málaga, que tenía un corsario en Marbella y se le retiró la patente. No obstante, en 1826 volvió a solicitar un nuevo permiso a nombre de otro con el pretexto de establecer una aduana de seguros en Málaga[648]; también puede ser el caso de Bartolomé de Aizpurúa, juzgado por abusos cometidos en el uso de su patente[649]. El 26 de mayo de 1825 fue decretada la retirada de todas las patentes y se reforzó mediante una Real Orden de 19 de noviembre de ese mismo año que prohibía la entrega de nuevas patentes de corso. Sin embargo, quedaba abierta la posibilidad de concesión de patentes de corso y mercancía o de mercancía con armamento. Se justificaba esta retirada de patentes por considerar las autoridades que, aun cuando era justo que se armasen los mercantes para la autoprotección, normalmente ocasionaban mayores males (fomento del contrabando). Pese a todo consideraba el Ministerio de Marina que, al no existir una Armada que garantizase la seguridad de las costas y del comercio, no quedaba otro remedio que autorizar el armamento de corso y mercancía. Por otra parte, esta Real Orden se fundamentaba también en las protestas de representantes de algunas

[648] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5243
[649] Ibídem.

potencias, especialmente de Francia, las cuales se quejaban de no ser respetados sus pabellones y de los continuos abusos de los corsarios españoles, sobre todo en la costas de Cuba y Puerto Rico[650]. Poco a poco comenzaba abonarse el terreno para la transgresión, el abandono de las leyes y el uso desmedido de la piratería, pero eso es algo que veremos más adelante.

Envueltos en toda esta confusión y aprovechando una coyuntura bastante favorable (descontrol e incapacidad de la marina, explosión del contrabando y aparición de los corsarios colombianos) era normal, pues, que desde Londres Van Halen y Beltrán de Lis negociaran con el cónsul general de Colombia para la autorización de armamento de buques en corso contra España[651]. Las vinculaciones entre liberales de ambas orillas del Atlántico se ven reforzadas por las informaciones remitidas desde la capital británica por el embajador español, el cual en una comunicación al duque del Infantado afirmaba que: *"... los revolucionarios de ésta y de aquella parte del mundo hagan todos sus esfuerzos en traer la guerra a nuestra casa, si no de hecho, al menos de anuncio para intimidar y hacer vano todo proyecto de expediciones"* manifestaba también sus quejas por la falta de colaboración del gobierno inglés, a la hora de impedir las acciones de los corsarios insurgentes y de vigilar atentamente a los emigrados españoles[652].

Las autoridades en Andalucía se veían apabulladas por una amenaza que a nuestros ojos hoy pueda parecer ridícula, pero que la inoperancia de la marina la incapacitaba para combatirla[653]; por ello se va a recurrir a los métodos empleados por Onís en los EE.UU.: el

---

[650] Ibídem.
[651] Serrano Mangas, *op. cit.*, pg.: 124.
[652] Archivo General de Simancas, Estado, legajo 8189, 30/IV/1826, cfr. Capriles Perdomo, *op. cit.*, pg.: 122-123.
[653] Acuerdo del Consejo de Ministros de 14/XII/1825: *"Leída el acta del Consejo anterior dio cuenta el Señor Duque del Infantado de una carta de Almería en que se refieren los incalculables daños que están causando a nuestro comercio en aquellas aguas dos corsarios colombianos mal tripulados y armados, pues no tienen*

espionaje y la delación, medios infinitamente más baratos que la construcción y equipamiento de bajeles de guerra. Calomarde y el conde de Ofalía construyen redes de espionaje que conectaban directamente con Fernando VII; José Manuel Regato construye, como anteriormente hiciese Onís en los EE.UU. una red propia, de ella formaban parte los agentes dobles Sebastián Miñano, Mariano Carnerero, Javier de Burgos y Vicenta Olite[654]. Nada podía escapar al control del gobierno si se quería impedir el triunfo de los exiliados. Por ello se sometió a escrutinio el correo, gracias a lo cual, el comandante General del Campo de San Roque informaba que en una de estas cartas sospechosas: *"... logró ver en una de ellas, escrita en cifra que el supremo Directorio de los Revolucionarios en Gibraltar trata de llevar adelante sus inicuos planes en unión con los corsarios grancolombianos que infestan aquellos mares..."* todo lo cual provocó que el Consejo de Ministros solicitase a los cónsules españoles en Tánger y Gibraltar que procurasen obtener de los respectivos gobiernos la expulsión de los refugiados españoles en aquellos territorios[655].

Otro de los pasos dados por el gobierno español en torno a esos años (1825-1826) fue el de tratar de conseguir por parte del gobierno inglés la prohibición a los corsarios insurgentes de acceder al puerto de Gibraltar, lo cual parecía haberse logrado a finales de septiembre de 1826; en esas fechas el Gobernador de Gibraltar habría recibido de su gobierno una orden prohibiendo a todo buque armado de cualquier estado beligerante, considerar al puerto de la Roca como punto de reunión o de conducción de presas, excepto

más que de quince a veinte hombres y dos cañoncitos cada uno, pasando ya de treinta el número de barcos españoles que han echado a pique", cfr. Capriles Perdomo, *op. cit.* pg.: 138.
[654] Capriles Perdomo, *op. cit.*, pg.: 113.
[655] Cfr. Capriles Perdomo, *op. cit.*, pg.: 123-124.

en los casos de extrema necesidad[656], es decir, que con cierta manga ancha, esta orden podía vulnerarse con cierta facilidad.

La Roca se convirtió en una pesadilla para la monarquía absoluta: puerto de recalada para corsarios, base de operaciones para los mismos, punto de partida de expediciones de liberales apoyadas por corsarios colombianos, en palabras de Irene Castells: *"... mitad retaguardia natural de los liberales, mitad cuartel general del proyecto insurreccional durante toda la década* [ominosa]"[657]*;* a todo ello había que unir el gran daño comercial que suponía su presencia para el puerto de Cádiz y el incesante trasiego de contrabando que tenía en aquel puerto su origen[658].

III.2.3. La respuesta internacional

La disparidad de las reacciones y respuestas dadas por las naciones al problema suscitado por el corso nos obliga a plantear una serie de apartados específicos dedicados a diversas naciones en concreto: Estados Unidos, Gran Bretaña; y otro dedicado a la Santa Alianza en cuanto a coalición de naciones con unos intereses e identificación espiritual y política bastante diferenciada de la exhibida por las dos naciones antes mencionadas.

No obstante, tenemos que referirnos aunque sea de manera breve a una nación también afectada por el corso insurgente en la misma medida que España: Portugal. Las diferencias mantenidas entre ambas naciones desde la Guerra de las Naranjas hacía que mantuviesen líneas divergentes e incluso enconados enfrentamientos diplomáticos en cuanto al modo de conducirse en la lucha contra la insurrección americana; ello provocaba

[656] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5243, 30 /IX/1826.
[657] Castells, I: *La utopía insurreccional del liberalismo: Torrijos y las conspiraciones liberales de la década ominosa*. Crítica, Barcelona, 1989, pg.: 64.
[658] Cuánto paralelismo subyacente hay en este último punto con respecto a la situación que vivimos hoy día en la relación con nuestros vecinos "llanitos".

que, en lugar de sumar esfuerzos en la lucha contra los corsarios, emprendiesen cada uno una lucha en solitario en la cual fueron muchas las pérdidas y muy escasas las victorias. Sólo cuando la lucha ya estaba muy avanzada comenzó a atisbarse algo de entendimiento entre ambas naciones, sin embargo, quizás ya fuese demasiado tarde.

El 31 de marzo de 1815, Luis de Onís dirigía desde su residencia en Filadelfia una carta a su superior inmediato en Madrid, el Secretario de Estado Pedro Ceballos, en ella exponía las líneas generales de lo que sería una ardua misión que le ocuparía los siguientes cinco años. En esa misiva señalaba la abundancia de oficiales y aventureros dispuestos a partir desde diversos puertos de la costa este de los Estados Unidos hacia Cartagena de Indias; le inquietaba al embajador Onís la imposibilidad de contener estas expediciones y otras portando armas de contrabando a los puertos rebeldes de la América española[659].

En torno a 1815, al gobierno de los Estados Unidos, recién salidos de una guerra contra Inglaterra no le inquietaban para nada los corsarios que pudiesen salir de sus puertos, ni tan siquiera que el contrabando se convirtiese en una de las principales actividades económicas; según el embajador español, la economía de aquella nación estaba postrada en esos momentos, lo cual no deja de ser una observación muy personal. En torno a 1815 y principios de 1816 la principal preocupación de los Estados Unidos, en cuanto a sus relaciones exteriores, es su expansión territorial, ésta obligaba a mantener un buen entendimiento con otras naciones implicadas en este proceso, entre ellas España. Sin embargo, con un rango menor había otro motivo de preocupación para los EE.UU. en sus

---

[659] AHN, Sección Estado, legajo 5640, carpeta 2, expte. nº 13

relaciones con España: la situación de los ciudadanos norteamericanos apresados en Cartagena de Indias después de su recuperación por parte de las tropas realistas. En febrero de 1816 el todavía secretario de Estado de los EE.UU., James Monroe remitía un oficio al embajador español haciéndole ver su desagrado por la situación que vivían los ciudadanos norteamericanos apresados en Cartagena; se criticaban la forma indiscriminada y arbitraria en que éstos habían sido detenidos

"... varios de estos individuos han sido aprehendidos en alta mar bajo el pretexto de que habían quebrantado el bloqueo de aquel Puerto, o por otros motivos de esta clase; otros tomados por estratagema después de la rendición de la plaza y otra parte de los que estaban establecidos en ella como comerciantes, de los cuales, tal vez algunos de ellos habrán tomado parte en la guerra civil que existe entre la España y sus colonias"[660].

Monroe manifestaba su creencia de que los norteamericanos que habían sido detenidos por error o por un exceso de celo de las autoridades españolas serían puestos en libertad, algo deseable. Sin embargo, lo que roza un poco lo desvergonzado e hipócrita por su parte, es la petición que hace a continuación, relativa a aquellos que tomando parte activa en las fuerzas insurgentes habían sido capturados con las armas en las manos; el secretario de Estado, en nombre de su presidente, pretendía que convencer a Onís para que intercediese ante Morillo *"... con el objeto de recobren la libertad"*; así mismo le informaba de la intención del Presidente, Madison, de enviar un buque de guerra a dicho puerto con el fin de recoger a dichos prisioneros[661].

Decimos que el secretario de Estado de los EE.UU. aplicaba una gran dosis de hipocresía en sus comunicaciones con el embajador español porque, de manera previa, al comunicar que su gobierno no podía impedir que sus ciudadanos, por su cuenta y riesgo, organizasen expediciones a puertos rebeldes, reconocía que aquéllos quedaban así

[660] AHN, Sección Estado, legajo 5641-I, carpeta 2, expte. nº 28 dupdo.
[661] Ibíd.

expuestos a cualquier eventualidad ya que, con su actitud tomaban partido por uno de los bandos en conflicto, lo cual quiere decir que su sino quedaba ligado al de los insurgentes, pudiendo ser apresados y castigados. Bien es cierto, que en estos casos se actuaba con menos rigurosidad que con los rebeldes propiamente dichos. Sin embargo, ahora que el gobierno estadounidense se encontraba con una importante cantidad de norteamericanos prisioneros en Cartagena por colaboración con los rebeldes, pretendía que éstos fuesen liberados. Y como medida de presión más o menos sutil se enviaba un buque de guerra para recoger a los que ellos creían que debían ser puestos en libertad, e incluso se pedía una carta de recomendación de Onís dirigida al general Morillo[662].

La situación aun no había llegado a desbordarse como ocurriría poco más de dos años después y, sin embargo, ya se perfilaba la pauta del comportamiento del gobierno de los EE.UU. en el conflicto entre España y sus colonias rebeldes; Onís advertía a Ceballos de la imposibilidad legal de detener a gentes que salen *“... a buscar fortuna donde mejor les convenga”;* avisaba también que las autoridades norteamericanas no podían impedir *“... el que los comerciantes, de su cuenta y riesgo lleven armas, municiones y otros socorros a donde lo juzguen más útil a sus intereses”*[663]. Onís veía en esa actitud de un gobierno republicano una manifiesta connivencia con los contrabandistas y, por extensión, con los rebeldes; sugería la posibilidad de ejercer medidas coercitivas de carácter comercial contra los Estados Unidos para *“...atraerle a sentimientos más humanos y más análogos a la buena correspondencia que debe existir entre las dos potencias”*[664]. Los escritos de Onís reflejan la forma de pensar no sólo de un funcionario del gobierno absoluto; en ellos se exponen, por medio de su ministro plenipotenciario, las ideas que la monarquía fernandina

[662] Ibíd.
[663] AHN, Sección Estado, legajo 5640, carpeta 2, expte. nº 13.

tenía acerca de cómo debían conducirse los Estados Unidos en la guerra que la metrópoli mantenía con sus colonias. A Madrid le irritaba sobremanera ver que aquella república era el principal foco de suministro de armas y hombres para las colonias rebeldes.

Onís, sobre el terreno, compartía estas ideas y esta irritación, sin embargo, veía el problema bajo otra óptica. Mientras que el gobierno en Madrid se inclinaba por construir una imagen de los EE.UU. como altruistas colaboradores de la independencia de las colonias hispanoamericanas, o como emisores de propaganda insurreccional; el embajador describía a los estadounidenses como personajes interesados económica y estratégicamente en el proceso de emancipación.

Los pensamientos de Onís sobre los Estados Unidos eran bastante acertados; a ciertos niveles sociales la lucha de las colonias españolas se identificaba con la Independencia de las Trece Colonias y también con la reciente victoria sobre los ingleses en la guerra de 1812. Se publicaban artículos en prensa alabando el heroísmo de los hispanoamericanos frente a la tiranía de los españoles e incluso senadores como Henry Clay abogaban por un reconocimiento de facto de la independencia de estas colonias. Pero para una gran masa de comerciantes y hombres de negocios esta guerra era una gran oportunidad para obtener jugosos beneficios; para el gobierno estadounidense era el momento de jugar sus cartas para obtener los mayores réditos posibles en cuanto a sus pretensiones de expandirse hacia el sur y el Pacífico. Una España incapacitada para atender muchos frentes de manera simultánea era la máxima aspiración de los estrategas de Washington; más tarde o más temprano, los políticos españoles tendrían que negociar la cesión de las Floridas y de cualquier otro territorio en el cual los EE.UU. tuviesen puestas sus miras.

---

[664] Ibíd.

Por otra parte, los norteamericanos veían que el principal enemigo a batir en esta lucha ya no era España: los Estados Unidos se jugaban su influencia económica y política con una rival más poderoso, con Gran Bretaña. La guerra que habían dirimido entre 1812 y la extraña batalla de Nueva Orleáns de 1815, acontecida después de firmarse el Tratado de Gante que sellaba la paz entre ambas naciones, había concluido en sus aspectos bélicos, sin embargo, ahora mantenían un enfrentamiento incruento por hacerse con la mayor parte del pastel económico en las relaciones con los nuevos estados que podían surgir de la independencia de las colonias españolas.

En cierto modo España pagaba algunas de las consecuencias de la guerra anglo-norteamericana, durante la Guerra de la Independencia española, los Estados Unidos se apoderaron de la Florida Occidental escudándose en la alianza hispano británica frente a Bonaparte y en el hecho de estar ellos mismos en guerra con los británicos. Desde su reconocimiento oficial por parte estadounidense de su status como ministro plenipotenciario cerca del gobierno de Washington, Onís recibió plenos poderes para tratar de concluir un tratado de amistad y límites con aquella nación, sin embargo, su gestión no avanzaba toda vez que a tal concesión no acompañaron instrucciones precisas sobre cómo efectuar las negociaciones[665]. Las pocas que recibió variaron en repetidas ocasiones e incluso no fue Onís quien concluyó el tratado con los Estados Unidos, a pesar de que el mismo lleva su nombre.

Aquella república estaba empezando a ocupar un importante lugar en el mundo, ejerciendo como un nuevo poder en el continente americano. En los momentos en que se estaba dando el repliegue español en América los Estados Unidos mostraban un importante interés por los territorios españoles del centro y sur del continente. Aun cuando la metrópoli

dejaba de ejercer su autoridad en sus colonias, Monroe seguía sin reconocer los gobiernos independientes americanos. Los Estados Unidos se veían presionados también por una serie de acontecimientos en Europa que hacía presagiar peligros para los gobiernos republicanos del continente americano: de una parte la formación de la Santa Alianza y sus intervenciones en Italia y España; por otra parte, los norteamericanos veían peligrar su proyección continental a causa del ukase zarista de 1821, el cual extendía los límites de la colonización rusa hasta el territorio de Oregón.

En torno a 1822, tanto el secretario de Estado como el presidente norteamericano entendieron que era vital para la independencia estadounidense la creación un verdadero frente de oposición a cualquier clase de intervención europea en el "hemisferio occidental". Por otra parte, los británicos, en cierto modo espantados por el sesgo reaccionario de la Santa Alianza, empezaron a coincidir en sus intereses con los norteamericanos, aun cuando las consideraciones que movían a ambos eran bien diferentes: los británicos, cada vez más interesados en mantener sus relaciones comerciales con las nuevas repúblicas hispanoamericanas, trataban de impedir a toda costa el restablecimiento del poderío español en el continente americano. Gran Bretaña estaba ocupando el hueco que estaba dejando la metrópoli con el desmantelamiento de su imperio, por ello, las autoridades británicas no estaban dispuestas a perder las ventajas obtenidas con esa situación.

En esa línea de confluencia de intereses, en 1823 el premier Canning planteó a los norteamericanos una protesta conjunta[666], esta propuesta contaba con el apoyo del presidente Monroe y de los ex presidentes Jefferson y Madison, sin embargo, fue desechada por Adams. El secretario de Estado consideraba que los británicos se opondrían a una

[665] Artola, M.: *op. cit.*, pg.: 460.
[666] Jones, M. A., *op. cit.*, pg.: 107.

intervención europea para restaurar el imperio español de cualquier manera, movidos por sus intereses comerciales en aumento, por ello propuso que los EE.UU. actuasen de manera unilateral. A finales de ese año, en su discurso al Congreso, Monroe expuso las líneas básicas de la doctrina política que lleva su nombre y que ya hemos visto al principio.

La rivalidad entre norteamericanos y británicos se trasladó al plano económico, convirtiendo a Hispanoamérica en el campo de batalla donde se dirimió la disputa. La América español sustituyó su dependencia del poder político español por la sujeción económica que la hacía depender de Gran Bretaña y de los Estados Unidos.

Como hemos visto, desde 1806 los británicos habían lanzado de manera muy seria sus garras sobre el territorio hispanoamericano, primero empleando toda la fuerza de las armas en sendas expediciones fallidas lanzadas desde la colonia del Cabo. Las fuerzas expedicionarias inglesas habían sido rechazadas por las tropas organizadas por los propios rioplatenses comandados por Liniers.

Más tarde, vista la nueva situación que se vivía en aquellos territorios tras la invasión napoleónica y la revolución del 25 de mayo de 1810 vieron con más claridad que las armas no serían necesarias para el sometimiento de las antiguas colonias españolas; podrían sojuzgarlas con la fuerza del dinero y la dependencia económica, el autogobierno revolucionario había sido instaurado con la intención de acelerar y acrecentar la prosperidad comercial, sin embargo *"... originó una prolongada desorganización económica, décadas de intermitente guerra civil, la destrucción del gobierno central y una caída general en la dictadura"*[667], encontraron, pues, los británicos el terreno abonado. Los

[667] Rock, D.: *Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Raúl Alfonsín*. Alianza Editorial, Madrid, 1988, pg.:121.

bancos inglese suministraron buena parte de los créditos que sirvieron para financiar las guerras de independencia, muchos cargamentos de armas partieron de las fábricas británicas hacia el continente americano. A la larga esos préstamos se convertirían en u dogal que convertiría a la América española en un territorio dependiente en lo económico. El apoyo nada explícito que las autoridades británicas brindaron a los independentistas les produjo unos beneficios mucho más cuantiosos de lo esperado, quizá incluso mayores que lo obtenido en caso de haber conseguido ocupar los puertos del Río de la Plata en 1806.

No erraba Adams el pensar que los británicos estaban dispuestos a impedir a toda costa que la Santa Alianza trasladase su política de represión del liberalismo; los intereses económicos de Gran Bretaña en ese continente eran demasiado poderosos como para permitir la restauración del imperio español y, por consiguiente, el monopolio económico. La doctrina Monroe, con sus aspectos positivos y negativos garantizaba, en cierta manera, más la independencia de los nuevos estados americanos que la política seguida por Canning, ya que, al fin y al cabo, los británicos defendían la creciente dependencia económica que Hispanoamérica tenía con respecto a Gran Bretaña.

En el otro extremo de la respuesta internacional se encontraba la Santa Alianza, un conjunto de naciones al que se adscribía la política fernandina y al que se enfrentaron los gobiernos del Trienio Constitucional. Las naciones que la conformaban se identificaban con el espíritu de la reacción del gobierno absolutista español y sus acciones encaminadas a la reconquista del territorio americano. Esas colonias rebeldes suponían nuevos focos de liberalismo, el principal enemigo de esta coalición de naciones. La principal intervención de la Santa Alianza en lo referente a la insurrección americana es la ocasionada por la invasión de los Cien Mil hijos de San Luis en España, la cual sirvió para acabar con el

Trienio Liberal y con los tímidos cambios de actitud de la metrópoli hacia sus antiguas colonias.

Desde los países que formaban parte de dicha coalición se vivía con cierto temor que los bonapartistas llegasen a establecerse en alguna de las repúblicas hispanoamericanas ya independientes y reinstaurasen su dinastía colocándose algún Bonaparte al frente del gobierno en cualquiera de ellas. Cochrane antes de incorporarse a la armada chilena fantaseaba con la idea de liberar a Napoleón de su prisión en Santa Elena y llevarlo con él a Suramérica[668]; sólo la muerte del desterrado emperador le hizo desistir de su idea. Onís desde los Estados Unidos informaba del creciente número de bonapartistas que llegaban a aquella república:

"Cada día llegan aquí nuevos franceses revolucionarios o Bonapartistas, y todos ellos son recibidos con particular estimación: Yo he dicho a V.E. que se creía que el general ¿Claufsel? Iría a Nueva Orleáns para tomar partido en el ejército de los insurgentes; iguales sospechas se tienen del Mariscal Grouchy. Éste sigue todavía en Washington, recibiendo las mayores pruebas de consideración de este gobierno y su permanencia en el paraje más desagradable del Globo, no puede ser por placer, sino porque realmente se haga entre él y este Gabinete algún plan de suma importancia. El barco Anglo Americano que se había ofrecido para ir a buscar a Napoleón a Santa Helena, se asegura que ha salido ya; y en el puerto de Nantes según un aviso de mar, ha salido otro con igual destino"[669].

Onís no quería dar mucho crédito a estos rumores de buques que iban a partir o habían partido para rescatar al prisionero de Santa Elena, sin embargo, no dejaba de manifestar que cabía la posibilidad de que se estuviese tramando su fuga pues:

"... con los millones que ha robado aquel Usurpador, toda su familia, y Generales, hagan los mayores esfuerzos para sacarle del destierro en que se halla [...], *sobre todo si conviniese a las miras de algunas Potencias, el renovar las escenas de horror, y desorden en la Europa, o en organizar las de este continente"*[670].

---

[668] Harvey, *op. cit.*, pg.:
[669] AHN, Sección Estado, legajo 5641-I, carpeta 2, expte. Nº 30.
[670] Ibíd.

Sin embargo, de la Santa Alianza se pretendía obtener una respuesta armada que llevase la pacificación al continente americano. España, sobre todo tras la toma de Montevideo por parte de los portugueses, buscó siempre el apoyo de las dos grandes potencias de la coalición: Francia y Rusia. Francia siempre se mostró dispuesta a perseguir y castigar a los corsarios y reacia al reconocimiento de la independencia de los nuevos estados, quizá por el temor que infundían estos enormes focos de liberalismo cerca de las colonias que aún mantenía en la zona y porque también peligraba la navegación comercial bajo su bandera.

Del zar partían propuestas de intervención por parte de todas las potencias de la Santa Alianza, intentando con ello extender su influencia tanto al Viejo Mundo como al Nuevo, no en vano Rusia también tenía intereses territoriales en el continente americano. Sin embargo, los planes del monarca ruso contaban con la crítica áspera de Pizarro, Secretario de Estado, el cual, como ya hemos visto, se manifestaba bastante crítico con la propuesta del emperador que sólo veía en ella vaguedades. Sin embargo, el zar jugaba, en cierta manera, a dos barajas, tras su apariencia de defender a ultranza las tesis españolas acerca de la pacificación de América, cerraba un "pacto de caballeros" con los ingleses. Según este acuerdo sellado en el congreso de Aquisgrán, Castleragh manifestaba su negativa a reconocer la independencia de ningún país hispanoamericano, si éstos se daban una forma republicana de gobierno; a cambio, el zar se comprometía a no poner la fuerza del imperio ruso al servicio de España para la recuperación de sus colonias[671]. Por otra parte, entre algunos de los miembros de la Santa Alianza surgían serias dudas sobre la

[671] Molinari, D. L.: *Jorge Canning y la Doctrina Monroe*. Conferencia pronunciada el 21 de diciembre de 1937. En la siguiente URL http://www.desmemoria8.com/molinari.htm

eficacia que una intervención armada tendría para pacificar la América española, en 1823, el príncipe de Polignac era el más claro representante de esta nueva toma de conciencia[672].

De naciones situadas en ambos bandos, Gran Bretaña y Rusia, obtuvo España herramientas con las que pudo persistir en el empeño de reconquistar lo perdido: al sellar con los británicos el acuerdo con Inglaterra para el fin de la trata negrera al norte de la línea ecuatorial, ingresó por ello una indemnización de 400.000 libras esterlinas que se invirtieron en la gran estafa del XIX, la compra de los navíos rusos. Los buques que deberían servir para montar una gran expedición que restituyese el poderío militar español en el continente y restableciendo su supremacía naval.

Como vemos, la respuesta internacional a los problemas planteados por la independencia y los corsarios varió entre la declarada avidez de británicos y norteamericanos y el confuso y timorato apoyo de la Santa Alianza al restablecimiento del poder español en América. Se trataba del desvanecimiento de un imperio que, en realidad, ninguna potencia quería ver de nuevo en su apogeo ya que, de un modo u otro todos estaban interesados en su disgregación. Sin embargo, las consecuencias de la gran profusión de corsarios habilitados por los independentistas y por la metrópoli para contrarrestar a aquéllos alcanzarían a todos por igual ya que las condiciones para la navegación mercantil empeoraron en todos los mares del planeta.

III.3. Traspasando la línea: La degeneración del corso, el paso a la piratería

"Entre los delitos cuyo castigo han prevenido con más severidad las leyes de todas las naciones, aun las menos cultas, se distingue como uno de los más atroces el de piratería, llamándolos nuestras ordenanzas enemigos comunes del género humano y de su

[672] Ibíd.

legítimo natural comercio. Los individuos a quienes se refiere el presente escrito, acompañaron este crimen con circunstancias horrorosas: comenzaron por la sedición y alzamiento contra sus jefes naturales y legítimos, y enseguida perpetraron el robo, el forzamiento, el incendio y el asesinato alevoso con multitud de formas y accidentes"[673].

Estas palabras las escribió Jorge Lasso de la Vega, fiscal en el juicio seguido contra los tripulantes del *Defensor de Pedro*. No obstante, descontextualizadas pueden ser perfectamente aplicadas a la infinidad de piratas que infestaron los mares hacia finales de la década de los veinte del siglo XIX.

Afirma Philip Gosse en su *Historia de la piratería* que las guerras de independencia de la América Hispana dieron lugar a un nuevo florecimiento de la piratería; ya hemos tenido oportunidad antes de conocer su opinión acerca de las tripulaciones de estos corsarios[674]. Estos mercenarios al servicio de las diferentes repúblicas o al servicio de sus propios intereses estaban sufriendo un proceso de degeneración continua casi desde el mismo momento en que comenzaron a actuar. Ya hemos podido ver los episodios de motines, actuaciones bajo falsos pabellones, abusos de neutralidad, etc. Sin embargo, ninguno de estos aspectos del corso puede superar sin ningún género de dudas al ejercicio puro y simple de la propia piratería amparada bajo la falsa apariencia de corsarios al servicio de alguno de los contendientes. Abundaron los casos de este cariz, tanto por parte española como por parte de los rebeldes. Difícil resulta encajar el caso de Aury, corsario prestando sus servicios para Colombia entre 1813 y 1816[675], servidor y portador de

[673] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, Introducción, fol.: 1 r..

[674] Gosse, P.: *Historia de la Piratería. Los piratas del Oeste, los piratas de Oriente*. Espasa Calpe, Madrid, 4ª ed. 1970, pg.: 89.

[675] Desde su disputa con Brión y Bolívar en Aux Cayes dejó de servir bajo pabellón colombiano. AGM, sección Expediciones a Indias, legajo: nº 56 expte. 80: Informe de Rafael de Santibáñez, comandante de la *Diana*, acerca de las desavenencias entre Brión y Bolívar, de una parte y Aury de la otra.

diferentes pabellones a lo largo de América, incluidas la participación en la expedición de Mina en México y la de comandar la flota de esa más que confusa federación argentino-chilena, auténtica entelequia y carente de toda fuerza política. Una federación existente sólo sobre el papel. Aun así es complicado asignar a Aury el papel de pirata, al fin y a la postre, aunque desprovistas de legitimidad, Aury ejerció el corso gracias a unas patentes. El Golfo de México y el Caribe en general volvió a vivir un florecimiento de la piratería comparable al de finales del XVII e inicios del XVIII.

No son estos los únicos casos; las autoridades de las nuevas repúblicas americanas criticaban con dureza las patentes otorgadas por España para corsarios que combatiesen a los insurgentes. Los excesos se daban con demasiada frecuencia, en ambos bandos ninguno quedó libre de culpa[676]. La razón es bien sencilla: ni los insurgentes ni los españoles tenían capacidad para ejercer un verdadero control sobre la navegación como para impedir que individuos de la peor ralea pudiesen verse favorecidos por la coyuntura y actuar al margen de toda ley.

En el caso de España, el desamparo de nuestras costas era casi total, los contrabandistas se habían enseñoreado de prácticamente todo el litoral y no resultan extrañas comunicaciones como la siguiente:

"... a principios de junio, dos bergantines y una polacra de contrabandistas se presentaron en Gandía y Oliva, donde desembarcaron y, poniendo tranquilamente sus tiendas de campaña, hicieron público mercado de sus géneros sostenidos por una lancha con un obús y un cañón de a cuatro. Que se observaba grande algazara entre ellos, cantando canciones que se llamaban patrióticas y que en sus tiendas tremolaban gallardetes verdes. Durante dos o tres días hicieron lo que quisieron, sin que ninguna fuerza naval o terrestre los importunase"[677].

---

676 Nos remitimos a la nota nº 4 en la que ofrecíamos el testimonio de un oficial naval inglés al respecto de las tropelías cometidas por corsarios de ambos bandos.

677 AHN, Sección Estado, legajo 214, "Oficio de José O'Donnell, Capitán General de Valencia y Murcia, al Secretario de Estado y del Departamento de la Guerra, 9/VI/1826"

Las costas desguarnecidas de cualquier clase de defensa, la Marina de guerra sin barcos y una gran masa de corsarios que, al concluir las guerras no tenía otro modo de vida favorecieron la aparición de los piratas. La mayor parte de éstos ejercieron su criminal oficio en las rutas seguidas por los negreros, a los cuales atacaban para hacerse con su cargamento de seres humanos y venderlo con apariencia de legalidad o en forma de contrabando en Cuba o en Brasil. Philip Gosse, en su *Historia de la piratería*, dice de estos nuevos piratas del XIX que estaban:

"... formados en su mayoría de las escorias de los barcos rebeldes de las revueltas colonias españolas y de la peor gentuza de las Antillas, estos piratas constituían un verdadero hato de salvajes sanguinarios, que no vacilaban en atacar a los débiles y no tenían en mayor estima a las vidas inocentes que la que puede tener un carnicero por sus víctimas"[678].

Gosse reproduce casi textualmente el artículo del *New York Evening Post* de 1º de septiembre de 1818 que ya citamos con anterioridad, en el cual se afirmaba que ningún otro comercio había sufrido tanto como el de los Estados Unidos a causa de los corsarios tripulados, según este periódico, *"...por la escoria de todas las naciones..."*, armando buques bajo el *"...no menos reprochable nombre de corsarios"*[679]. Como ya dijimos antes, desde esta publicación se trataba de extender la responsabilidad a todas las naciones, cuando en realidad la mayor parte de estas tripulaciones era netamente norteamericana. A este respecto conviene no perder de vista una serie de circunstancias:

1. El corso comienza degenerar hacia mediados de 1818, justo cuando los insurgentes están en pleno auge y aun no ha habido una respuesta masiva de corsarios españoles, por otra parte bastante renuentes a armar corsarios.

---

[678] Gosse, P.: Historia de la Piratería. Los piratas del Oeste, los piratas de Oriente. Espasa Calpe, Madrid, 4ª ed. 1970, pg.: 89
[679] Cfr. Currier, T. S.: *Los cruceros del General San Martín...*, pg.: 106.

2. El corso insurgente fue a más mientras las autoridades estadounidenses lo permitieron, si no explícitamente, sí haciendo la vista gorda al problema y mientras su comercio no resultaba afectado.
3. El gobierno de los EE.UU. estaba más preocupado por su expansión hacia el sur y el oeste que por los corsarios; sólo actuaron contra ellos cuando podían obtener importantes réditos territoriales: Galveston, Isla Amelia y la cesión de las Floridas.

Es posible que la intención de este periódico fuese la de intentar minimizar a ojos de sus lectores la verdadera responsabilidad de los EE.UU. en el renacimiento de la piratería en los océanos y mares del mundo: las repúblicas insurgentes pusieron los instrumentos legales y los Estados Unidos, en mayor medida, y otras naciones a mucha menor escala, pusieron los medios materiales: buques y hombres.

Si en algo podían coincidir dos personas tan diferentes como Onís y John Quincy Adams era, precisamente, en señalar la procedencia de las tripulaciones de los corsarios, *"... formadas con la basura de las calles"*[680]. Quizá Adams, al igual que el *Evening Post*, pensase que esa "basura" procedía de otras naciones además de los Estados Unidos, sin embargo, el Tribunal Supremo de esa nación en el dictamen sobre el *Bello Coruñés*[681], presa del corsario bonaerense *Pueyrredón*, señalaba a los Estados Unidos como responsables de los delitos que estaban cometiendo los corsarios:

[680] Currier, *op. cit.*, pg.: 107.

[681] Apresado sobre Cuba en 1818, fue utilizado como buque auxiliar por los corsarios del *Pueyrredón*. Se decidió remitirla a Buenos Aires, amotinándose su tripulación en los 32º N y 73º O; su capitán de presa fue herido por los amotinados, éstos decidieron dirigirse a Rhode Island, allí fueron apresados por las autoridades locales y juzgados como piratas, rematándose la presa. Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E.: *El corso rioplatense....*, pg.: 241.

"... es una triste verdad muy conocida por la Corte, que los instrumentos (marineros) utilizados en estos viajes de presa, efectuados a cubierto con la bandera de Estados Unidos se encuentran entre los hombres más disolutos"[682].

La tendencia de las autoridades norteamericanas de mirar hacia otro lado comenzó a cambiar hacia finales de 1818, sin embargo, siempre tendió a culpar a las repúblicas insurgentes de los desmanes de los corsarios por emitir las patentes:

"... siendo sus autorizaciones remitidas en blanco desde Buenos Aires para ser llenadas allá, y ofreciéndose con ello una oportunidad a los especuladores, más ávidos de pillaje que interesados en la causa de la independencia sudamericana" [683],

estas palabras las dirigía Adams a David C. de Forest el primero de enero de 1819.

Los Estados Unidos comenzaban en 1819 y los dos siguientes a apretar la soga en torno al cuello de los corsarios, viendo que con ello podía obtener sustanciosos beneficios como podía ser la definitiva suscripción por parte de España del acuerdo de cesión de las Floridas. Cierto es que las repúblicas hispanoamericanas eran en gran medida responsables de estos desmanes pues habían autorizado un modo de hacer la guerra para el cual no contaban con medios para controlarlo, sin embargo, una enorme parte de la responsabilidad pertenece a la Estados Unidos pues no fueron todo lo diligentes que deberían haber sido en la persecución de delitos notorios y flagrantes; los EE.UU. obtenían beneficios del corso insurgente: las mercancías robadas eran vendidas por debajo de su valor real en los mercados norteamericanos; por otra parte, al reducirse el tráfico de buques españoles y por consiguiente disminuir el volumen del comercio español se benefició el de los Estados Unidos, especialmente en los intercambios con Cuba, ya que tuvieron que abrirse los puertos a los mercantes neutrales y al ser los mercantes norteamericanos aparentemente

[682] Cfr. Currier, *op. cit.*, pg.: 107.

[683] Ibíd.

inmunes a los corsarios (o protegidos por ellos, como ya hemos visto) no tenían pues dificultades para acceder a los puertos caribeños.

Entre otras consecuencias que habrían de pagar los norteamericanos por su laxitud y permisividad en lo referente al corso insurgente están los daños ocasionados por los corsarios confederados durante la guerra de secesión estadounidense entre 1861 y 1865, ya que Gran Bretaña adujo en su defensa al ser acusada por Washington de permitir el armamento de corsarios sudistas en puertos ingleses la gran liberalidad con la que los EE.UU. obsequiaron a los corsarios sudamericanos, al permitirles armarse en los puertos de la Unión[684].

Ya hemos visto como una vez lograda la cesión de las Floridas y llegados a un momento en que el corso insurgente rebasaba ya con demasiada frecuencia la línea imaginaria de separación entre el corso y la piratería, los Estados Unidos trataron de forzar a las nuevas repúblicas a que cesasen el armamento y autorización a sus respectivos corsarios. Se envió al comodoro Oliver Hazard Perry en junio de 1819 a tratar de hacer entrar en razón tanto a los colombianos y venezolanos, como a los rioplatenses[685]; sin embargo, la muerte de Perry en el Orinoco tras visitar Angostura hizo que esta misión

[684] Currier, *op. cit.*, pg.: 119.

[685] El mensaje que Perry debía transmitir había sido redactado por el presidente Monroe: *"... Es bien sabido que se han enviado a este país patentes en blanco, para ser entregadas dentro de su jurisdicción, y que nuestras leyes para defender nuestra neutralidad han sido eludidas y violadas en muchas otras formas, para gran injuria de nuestros ciudadanos, así como de nuestro honor nacional.*

... Si estas piraterías continúan es imposible que ellas no produzcan el peor efecto sobre el interés de las colonias. Las potencias aliadas, como ya anuncian, no se muestran amistosas hacia ellas [...] *Si se toman muchas más presas de alguno de los aliados, puede razonablemente esperarse que ellos enviarán una fuerza naval a lo largo de la costa sur para poner fin al corso, y que serán llevadas de este paso a otros de mayor hostilidad hacia las colonias.*

... Si los gobiernos coloniales revocasen todas las patentes que no han sido libradas por la autoridad correspondiente, y en una forma adecuada, toda la piratería tendrá fin. Ellos dejarán de ofender a sus amigos y de ayudar la causa de sus enemigos", cfr. Bealer, *op. cit.*, pgs.: 227-228.

fracasase y que, en el caso de Buenos Aires, hubiese de esperarse hasta 1821 para conseguir de esta república que cesase en el armamento de corsarios.

No obstante estos empeños, el corso y la piratería, cada vez más confundidos, continuarían siendo un problema para España, los Estados Unidos[686] y todas las potencias

[686] En la década de los veinte del XIX, al igual que hiciera en la anterior con las colonias españolas, los norteamericanos se dirigirán al gobierno español para que acabe con sus propios corsarios, especialmente entre las islas de Cuba y Puerto Rico. Desde su cargo en La Habana, el Capitán General Gobernador Dn. Francisco Dionisio Vives trata de acabar con ellos y al mismo tiempo aplacar los ánimos de los "vecinos" del norte. El 8/I/1825 Vives remite un oficio al Secretario de Estado y del Despacho Real, comunicando el mensaje del Presidente de los EE.UU., relativo a las depredaciones de los piratas en las costas de Cuba.

"Excmo. Sr.: Aunque considero que ya V.E. habrá recibido el mensaje del Presidente de los Estados Unidos a la apertura del Congreso; sin embargo, me ha parecido muy conveniente acompañar copia de la parte que nos comprehende, en que ya se penetra la idea de comprometernos, para que se sirva V.E: poner en el soberano conocimiento del Rey N.S. los apuros de mi situación.

Por las noticias que acabo de recibir se conoce el espíritu violento que anima a los comandantes de las fuerzas sutiles de aquellos Estados, destinados a la persecución de piratas; como verá V.E. por el reciente suceso acaecido en Puerto Rico, de cuyo artículo acompaño copia con el Nº 2. Esa escandalosa violación de nuestros territorios me hace presagiar iguales atentados en las costas de esta isla, a pesar de mi prudencia y a lo penetrado que debe estar el Rl. G. de la unión de mis vigorosas providencias, para el exterminio de esos criminales en toda la extensión de mi mando.

También he recibido avisos de una insolente representación de los comerciantes de New York y Boston sobre las piraterías de estas costas en que piden al Congreso, se declaren responsables a estas Autoridades y habitantes, de los perjuicios que sufran por las depredaciones de dichos forajidos.

Por las Gacetas he visto así mismo el tratado de comercio que han concluido los Estados Unidos con los rebeldes de Costa Firme: añádese además el rumor que corre en Filadelfia de una expedición marítima que se prepara en Costa Firme, contra esta fiel isla y la probabilidad de que salga electo presidente el General Jackson; cuyo carácter violento y osado no consultará en sus disposiciones la prudencia, ni respetará el decoro e inmunidades de nuestro territorio, como lo ha acreditado cuando mandó las fuerzas de la Luisiana y ocupó a Panzacola.

Desde mi ingreso a este Gobierno he procurado conservar la mayor armonía con los comandantes de los buques ingleses y americanos destinados a tan importante servicio: todas las autoridades locales tienen las órdenes necesarias para auxiliarlos y contribuir al objeto de acabar de una vez con los piratas que se abrigan en nuestras vastas y desiertas costas: continuaré con la misma política mientras se conserve el respeto debido a nuestro territorio.

Tengo dadas las más repetidas órdenes a los comandantes militares y jueces pedáneos de todos los partidos para la persecución de los piratas, y vigilo sobre su exacto desempeño, sin embargo, las excesivas ganancias que resultan del bajo precio a que venden los efectos robados pueden animar a algunos vecinos a entrar en negociaciones ocultas con ellos.

Yo he procurado dentro del círculo de mis atribuciones destruir en tierra a esos criminales y averiguar sus cómplices; creo que por parte del Comandante General de Marina se habrán tomado medidas con el mismo objeto; y a pesar de los cortos recursos con que cuento y de los apuros del Real Erario, recargado con tantas atenciones, dispuse en combinación con el expresado Comandante una expedición de dos bergantines y nueve botes armados que salieron de este puerto en Septiembre próximo pasado a exterminar los piratas que se habían situado en los cayos del Canal Viejo, apostándose en tierra las partidas de tropa y gente armada necesaria para cubrir la costa desde Matanzas hasta San Juan de los Remedios para aprehender a los que vinieran huyendo y procuraran refugiarse en los surgideros desiertos.

También han sido registrados todos los cayos situados entre la isla de Pinos y la costa del Sur por una partida de tropa y dos pequeños buques a propósito para este servicio; y por mi parte continuaré siempre con la actividad que hasta aquí empleando los muy cortos recursos que están a mi disposición para

con colonias en el Caribe a lo largo de toda la década de los veinte del siglo XIX; un problema causado por sus propios actos: para España por autorizar el armamento de corsarios en Cuba y Puerto Rico para combatir a los insurgentes cuando apenas tenía medios para controlarlos, es decir, prácticamente el mismo problema que tuvieron los gobiernos insurgentes al emitir sus patentes; para los Estados Unidos por no haber sabido atajar a tiempo la gran profusión de corsarios norteamericanos que tomaron patentes de Artigas, Buenos Aires, Colombia o México, gobiernos para los cuales decían ejercer el corso aun cuando jamás visitasen los puertos de dichas repúblicas y, finalmente, para las demás potencias coloniales por haber intentado sacar beneficio de una situación que al principio no les afectaba pero que, a partir de 1819 cuando el corso comenzó a degenerar terminó por alcanzarles y afectarles de lleno.

Apoyados en una circunstancia muy particular hicieron su aparición los que sí podemos definir piratas con absoluta claridad. Es el caso de los tripulantes del *Defensor de Pedro*, o

asegurar el comercio de esta isla como base de su prosperidad y de donde dependen las entradas del Real Erario.

Dios guarde a V.E. muchos años. La Habana, 8 de enero de 1825".

Nº 1- "Traducción: Extracto sacado del discurso del Presidente de los Estados Unidos de América: La fuerza empleada en el Seno Mexicano y en los mares adyacentes para la supresión de la piratería, también se ha mantenido en el mismo estado en que estaba el año pasado; se ha hecho un constante esfuerzo para el cumplimiento de ese objeto, y se ha dado por este medio considerable protección a nuestro comercio; pero está muy distante de haberse suprimido su vicio. De resultas de todas las ideas tomadas sobre el particular, se ha creído necesario, más bien el aumentar que el disminuir nuestras fuerzas en esa parte. Hay razón para creer que las piraterías de que se quejan actualmente son cometidas por partidas de ladrones que habitan la tierra y los cuales teniendo buena inteligencia con los pueblos y aprovechándose de oportunidades favorables, se arrojan sobre los buques mercantes indefensos, de los cuales hacen una fácil presa. Hecho tal pillaje lo conducen a sus guaridas y vendiendo después a precios que contribuyen a seducir la población vecina, se entiende que esta combinación es de considerable extensión y debe ser más sensible, pues el crimen de piratería, es a menudo acompañado con el asesinato de las tripulaciones, sabedores estos ladrones, de si algunos de aquéllos sobreviviese se descubrirían sus guaridas, cogidos ellos y castigados. De que esta práctica atroz se ejecute a tanto grado y extensión es causa de igual sorpresa y sentimiento. Se presume que debe atribuirse al estado débil y relajado de los gobiernos locales, supuesto de que no puede dudarse del alto concepto del Gobernador de Cuba, quien es bien conocido y muy respetado aquí, y que si estuviese a su arbitrio o alcance prontamente la suprimiría. Ahora si debe perseguirse a estos ladrones en tierra, ora hacer responsable a las autoridades locales de estas atrocidades, o se adopte cualquiera otra

el vivo retrato de los nuevos piratas descritos por Gosse en las líneas precedentes; la consecuencia más directa de esa situación de guerras y de ejercicio del corso que se vive desde más o menos 1810. Son un ejemplo, uno entre los muchos que surcaron los mares en esos años, pero los hemos escogido por reunir su caso una serie de características que los hace paradigmáticos; además, desde un punto de vista localista, son perfectos, toda vez que su rosario de crímenes y tropelías concluyó en Cádiz y que buena parte de sus acciones señalaron algunos de los males endémicos de las costas españolas: la vulnerabilidad, la permeabilidad al contrabando y la impunidad con que podían actuar corsarios y piratas en las aguas más cercanas a España.

En el haber de estos piratas se agrupan características que los hace muy atractivos: comienzan su carrera como negreros, se amotinan y se lanzan a la mar como piratas bajo la falsa apariencia de ser corsarios argentinos en la guerra que sostuvieron contra Brasil; sus tropelías les llevaron a contrabandear con sus botines en las rías gallegas, y a tratar de obtener un precio más alto por sus botines en Gibraltar; en todo este discurrir de acontecimientos se juntan muchos de los elementos ya estudiados en el caso de otros corsarios, incluida la corrupción por parte de las autoridades. Son, además, el ejemplo perfecto de los que definió Gosse como los nuevos piratas nacidos de las guerras de independencia en América.

---

medida para suprimirlos, se somete a la consideración del Congreso". AHN, Sección Estado-Correspondencia Cuba y Puerto Rico, legajo 6367, expte. nº 81.

III.3.1. El caso del *Defensor de Pedro*

"Si hubiese hombres tan estúpidos y endurecidos en la maldad para quienes no fuese bastante a retraerlos de la senda del crimen el deplorable fin de estos delincuentes, bastaría sin duda que considerasen el estado de miseria y desnudez a que se hallaron reducidos hasta los momentos mismos en que contaron dividir su fortuna: pues cuando pensaron tocar con sus manos sangrientas el oro, fruto amargo de sus crímenes, hallaron sólo una sombra vacía; y en vez de la impunidad que se prometieron hierros, ignominia y la expectativa de un patíbulo afrentoso"[687]

La corta historia de este bergantín se desarrolla en el Atlántico, a uno y otro lado de este océano, entre tres continentes: América, África y, finalmente Europa, lo que comenzó siendo un motín destinado a convertir a estos hombres de mar tan variopintos en un grupo ácrata y marginal dispuesto a ejercer el crimen en todas sus consecuencias[688], a poco de iniciarse degeneró en una sinrazón e inició el destino trágico de este bergantín brasileño que acabaría sus días encallado en las playas de Cádiz. Desgranaremos ahora la epopeya sangrienta de aquellos que consideramos chivo expiatorio de los errores e incapacidades de la Armada y el gobierno español en la lucha contra el corso insurgente.

Esta historia fue objeto de diversos artículos publicados por Adolfo de Castro en el diario *La Palma de Cádiz*, los días 27, 28, 29, 31 de julio y 1 y 2 de agosto de 1888 bajo el título *"Los piratas ajusticiados en 1830"*, y, ciertamente, es tan atractiva como para que haya sido objeto de diferente tratamiento literario: inspiración de hechos narrados en la novela *El dueño del miedo*, de Ramón Solís[689]; la publicación del dictamen del fiscal del

---

687 AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, Introducción, fol.: 1 v.

688 Desde el mismo momento en que comienza a fraguarse el motín, Soto parece tener muy claros los pasos siguientes: hacerse con la propiedad de los negros que iban a embarcar en aquella costa y posteriormente dedicarse atacar otros buques que hiciesen el mismo comercio, aprehender el cargamento y venderlos luego en puertos de Cuba.

689 Solís, R.: *El dueño del miedo*. Planeta, Barcelona, 1971.

caso D. Jorge Lasso de la Vega[690]; o bien como sucesos y personajes de la novela *El milano de los mares*[691], de Alejandro Benisia[692]; o bien, finalmente, reseñados en la monografía de González de Vega *Mar brava* dedicada a los corsarios, piratas y negreros españoles[693]; en los años cincuenta se publicó la novela titulada *La burla negra*, de José María Castroviejo[694] la cual abordaba esta rocambolesca historia; su título se debe al nombre con el que, según Gosse, bautizó Benito Soto al Defensor de Pedro justo antes de comenzar sus piraterías[695]. Cabe señalar una importante cuestión, si bien de todas estas publicaciones la más fidedigna es, evidentemente, la del dictamen fiscal, ésta no se atiene completamente a la realidad; en el juicio el fiscal lanzó importante acusaciones contra diversas autoridades de marina en Cádiz y La Coruña. El propio Lasso de la Vega en un oficio dirigido al comandante General del Departamento de Cádiz solicitó publicar el dictamen fiscal en el

---

690 Lazaga, Joaquín Mª.: *Los piratas del Defensor de Pedro. Extracto de las causas y proceso formados contra los piratas del bergantín brasileño Defensor de Pedro, que fueron ahorcados en Cádiz en los días 11 y 12 de Enero de 1830*, Madrid, 1892. En la página 433 de esta publicación encontramos una nota muy importante: en 1873 los cantonales se apoderaron del Archivo de la Mayoría General de la Armada en Cádiz y, a raíz de ello, desaparecieron unos 600 folios del proceso, suponemos que son los correspondientes a todo el proceso indagatorio y de recopilación de pruebas, ya que, en el expediente depositado en el AGM, sólo se conservan las conclusiones del fiscal y algunos oficios cruzados entre éste y otras autoridades de la Armada.

691 La cual es considerada por Adolfo de Castro como de escaso valor literario, *La Palma de Cádiz*, 27/VII/1888

692 Benisia y Fernández de la Somera, A.: *El milano de los mares*. Novela Marítimo-Histórica. Sevilla, 1855.

693 González de Vega, G.: *Mar brava. Historias de corsarios, piratas y negreros españoles*. Ediciones B, Barcelona, 1999.

694 Castroviejo, J.Mª.: *La burla negra*, Madrid, 1955.

695 Gosse, *op. cit.*, pg.: 114. Esta es una historia bastante confusa, si seguimos a González de Vega el *Black Joke* (burla negra) y el *Defensor de Pedro* eran barcos diferentes; el primero de ellos era un clipper de Baltimore dedicado a vulnerar el crucero antiesclavista que habían impuesto los ingleses; después de haber burlado (nunca mejor dicho) muchas veces la vigilancia de los buques de la Royal Navy el clipper fue capturado, algún tiempo antes de que se descubriese la verdadera identidad del buque pirata que había saqueado la fragata *Morning Star.* Mientras la identidad del pirata seguía sin desvelarse, la prense británica tendió a identificar en uno solo a ambos buques, a pesar de la aclaración posterior ya pesó por mucho tiempo esta identificación sobre los hombres del Defensor de Pedro, quienes quedaron asociados para siempre a la Burla Negra; González de Vega, *op. cit.*, pg.: 362.

Esta confusión también la hallamos reflejada en los artículos de Adolfo de Castro, el cual afirma: *"Contra lo que comúnmente se cree, fue sólo este buque pirata el que infestó los mares por aquel tiempo* [una nueva muestra de la ingenuidad y desconocimiento de la materia por parte de Castro]. *Los tripulantes de barcos costaneros de San Tomás, estuvieron por los fines de 1828 y primeros meses de 1829 asustados con la presencia de una goleta pirata mandada por un francés que se nombraba Bernard"* Castro, *La Palma de Cádiz* de 31/VII/1888

caso, a modo de "lectura ejemplarizante"[696], el Comandante General accedió a ello pero con la intervención del auditor del mismo[697]. El resultado de esta intervención fue que el Asesor General de Marina opinó que:

"... atendiendo a la pintura triste [...] *que se hace de algunas autoridades de La Coruña y Cádiz no corresponde ni en política ni al buen concepto que deben tener las autoridades en las potencias extranjeras que se hagan patentes sus debilidades, descuidos o corrupción"*

por lo que en la publicación se suprimió todo lo que de ellos se decía a pesar de los gravísimos cargos que se les imputaban[698], la Armada optó por ocultar la suciedad debajo de la alfombra en lugar de haber realizado un buen trabajo. La consecuencia más directa de la eliminación de las referencias a las autoridades en el dictamen fiscal publicado ha sido que prácticamente todos los que han investigado algo sobre estos sucesos (excepto González de Vega que sí se refiere a los delitos de cohecho y corrupción de algunas autoridades de marina en Galicia y del Cónsul de Portugal en esas provincias) han seguido la versión publicada, la cual ignoraba todas las acusaciones por corrupción en el seno de la Armada; afortunadamente contamos con ambas versiones y las dos servirán de referencia en este epígrafe.

Por último, cabe reseñar una anécdota, durante el transcurso de la redacción de esta obra participó en el concurso oficial de agrupaciones carnavalescas de Cádiz un coro denominado *El Defensor de Pedro*, el tipo presentado y algunas de sus letras aludían, evidentemente, al bergantín brasileño y su tripulación de amotinados piratas, un hecho histórico pasaba a convertirse en leyenda y de ahí su paso al imaginario popular que lo

[696] *"Siendo debido todo el valor de este escrito a la importancia de su objeto, muy poco es lo que por mi parte puedo haber contribuido a su esencial mérito por la forma; y en esta persuasión y sólo con aquel fin, es como me atrevo a ofrecerlo a los amantes del orden y la justicia"*. AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, Introducción, fol.: 2.
[697] Ibídem, oficio de 25/XI/1829.
[698] Ibídem.

incorpora a su folklore. Esta historia se emplea como excusa para adoptar una determinada imagen o tipo sobre el que construir todo un universo que, como un guión de cine, de contenido a unos personajes que, de otro modo estarían vacíos. Creemos, sin embargo, que hay que felicitarse de que en nuestra más característica fiesta y manifestación folklórica se haya recuperado un episodio marginal de nuestra historia para recrearlo y, aunque erróneamente, divulgarlo. Decimos que lo divulga de un modo equivocado por cuanto que incurre en un error de cierta consideración y que, por desgracia, está teniendo eco entre los medios de comunicación que se han apropiado de la historia y aun le dan más eco. Según el autor de este coro, el origen de los famosos "duros antiguos" estaría en el botín del bergantín brasileño, el cual habría quedado desparramado por la playa de Santa María; nada más lejos de la realidad: el botín había sido vendido en parte en Galicia, el oro, joyas y piedras preciosas, en su mayor cuantía habían quedado ocultos en manos de los familiares y compinches de Benito Soto también en Galicia, poca era la cantidad que llevaban encima, ya que portaban cartas de pago y letras para hacerlas efectivas en Gibraltar. El propio Adolfo de Castro, en 1888, en uno de sus artículos en *La Palma de Cádiz* desmontaba la historia de los "duros antiguos":

"Hubo tradición de que los piratas dejaron dinero y alhajas en desconocidos sitios de Puerta de Tierra. De ahí se forjaron algunas veces juicios, cuando repentinamente venía a algún vecino de extramuros próspera fortuna, atribuirse que había dado con algún tesoro de los piratas"[699].

Este bergantín brasileño partió del puerto de Río de Janeiro el 22 de noviembre de 1827 rumbo a las costas del África occidental[700], se trataba de un bajel de la marina de

[699] Castro, A. de: La Palma de Cádiz, 2/VIII/1888

[700] Yerra Adolfo de Castro al señalar, en su artículo de 27 de julio de 1888, que el bergantín se dirigía a China.

guerra armado en corso y mercancía[701], tripulado por 40 hombres (portugueses, españoles y franceses) y equipado con 6 cañones de corto calibre en batería y una colisa de a 12[702]. Su exiguo armamento se explica por el hecho de ser un buque destinado a la trata, en los cuales lo importante era tener el mayor espacio vacío disponible a fin de hacinar el mayor número posible de seres humanos. Al mando de este buque iba el capitán de fragata de la marina imperial brasileña Pedro Mariz de Sousa Sarmiento; como segundo comandante y piloto figuraba el segundo teniente de la marina imperial Antonio Rodríguez, un hombre ya anciano[703].

Durante el trayecto hacia las costas africanas (42 días sin otro percance que la muerte del tonelero, dejando huérfano de amo al negrito Joaquím Palabra testigo crucial de cuanta habría de acontecer) ya se dio un cierto conato de motín sofocado sin más. Sin embargo, no habían desaparecido del todo los temores a una nueva rebelión a bordo, los cuales se hicieron más palpables desde el punto y hora que el bergantín fondeó en el surgidero de Ohue en el cabo de San Pablo, costa de la Mina, el 3 de enero de 1828. La intención era embarcar unos ochocientos negros fantis y ashantis para el capitalista que fletaba la expedición José Botelho de Sequeira Mattos Araujo; ese día desembarcaron el capitán, bastante enfermo, y parte de la tripulación: el contramaestre, el contador y algunos hombres más; era necesario que el capitán desembarcase pues no había un factor blanco en la zona y él mismo debía realizar la gestión de la compra; para ello llevaba consigo todo el oro, además de un cajón de fusiles y algunas telas vistosas, como muestras de las mercaderías que llevaba para el intercambio, además de diez bocoyes de aguardiente.

---

701 Viajaba bajo esta denominación ya que en aquel momento el imperio del Brasil se hallaba en guerra con Argentina por la posesión de la Banda Oriental.

702 En el dictamen fiscal se indica que el buque iba armado con 17 cañones de bronce de a 12, 1 de hierro de a 4, cuatro carronadas de a 12 y una de a 6; la discrepancia en el mayor número ofrecido en el dictamen fiscal quizás se deba a que hubiesen sido tomados como botín en los saqueos que efectuaron hasta llegar a Cádiz.

III.3.1.1. Motín a bordo

A pesar de los temores y reinando, quizás, una calma tensa a bordo, aun pasarían tres semanas hasta que la rebelión se materializase. Ésta tuvo lugar la noche el 26 de enero y se inició al grito de *"¡abajo los portugueses!"*[704], no obstante, la rebelión debería haber estallado en el momento en que los negros hubiesen sido embarcados. Finalmente esta posibilidad se desechó por los riesgos que comportaba y porque un acontecimiento inesperado (una pelea a cuchillo a bordo del bergantín) precipitó los sucesos; estaba encabezado el motín por tres individuos que, a partir de ese momento, se destacarían en todas las tropelías cometidas hasta el final de su enloquecida carrera: Benito Soto Aboal (Benito Barredo), Miguel Ferreira (Mercurio) y Victor Saint Cyr de Barbazan (François Victor); la casualidad quiso se representara en este trío las tres nacionalidades a bordo del bergantín.

Las personalidades y orígenes de estos tres individuos eran de lo más dispar: un gallego desertor de la matrícula de Vigo, un portugués antiguo tripulante de corsarios insurgentes y un joven aristócrata francés ávido de aventuras. Del primero de ellos sabemos que había nacido en el arrabal pontevedrés de La Moureria el 22 de marzo de 1805, que se había iniciado como pescador de bajura con su padre, con el cual también comenzó a ejercer el contrabando; hacia 1823 se embarcó para La Habana. Según González de Vega es en la capital antillana donde Soto comienza a forjarse él mismo una leyenda: hace circular diferentes versiones sobre su formación como marino; a unos les dice que había ejercido como pirata, a otros que era un honrado marinero dedicado a la trata negrera y a otros que

[703] Lazaga, *op. cit.*, pg.: 14.
[704] Lazaga, *op. cit.*, pg.: 16.

su experiencia en el combate la había adquirido a bordo de los corsarios cubanos patentados para perseguir a los insurgentes[705].

Como este mismo autor indica, en todas las versiones podría haber algo de verdad, pues así ocurría en casi todos los casos: habría navegado en barcos cubanos que se dedicaban a abordar a negreros y robarles el cargamento; en las demás versiones, Soto habría viajado desde La Habana a Río en una goleta mercante español, la cual fue apresada por las autoridades brasileñas en Bahía; sospechando que se tratase de un corsario cubano habrían enrolado por la fuerza a todos sus tripulantes en la Marina de guerra imperial. Soto, tras su licenciamiento, se habría embarcado en diferentes negreros[706]; finalmente se enroló en el *Defensor de Pedro* en calidad de segundo contramaestre[707].

Victor Saint-Cyr de Barbazan, apodado François Victor, era un joven francés de sólo diecinueve años, actuaba como una especie de líder de sus compatriotas franceses a bordo del bergantín brasileño. Natural de Carcasona y descendiente de una familia de aristócratas franceses: sobrino del mariscal Saint-Cyr, marqués de Gouvion, jefe de los ejércitos napoleónicos en Cataluña y, posteriormente, ministro de la guerra con Luis XVIII. El joven aristócrata había sido vencido por el espíritu de la aventura y se embarcó en un corsario francés que operaba bajo la bandera de Buenos Aires en la lucha contra el imperio brasileño; formó parte de la tripulación de presa de un barco brasileño capturado, en él se

---

[705] González de Vega, *op. cit.*, pg.: 336.
[706] Ibídem, pg.: 337.
[707] *"En la Marina Mercante, es el hombre de mar experimentado y con ciertas dotes de mando, jefe de la marinería, entre la que distribuye el trabajo que previamente le ha ordenado el primer oficial. Es el encargado de poner en conocimiento del primer oficial todo el estado del material de cubierta y los pequeños acontecimientos de la vida diaria a bordo. Tal cargo tenía mucha importancia, pues el contramaestre –entonces se le llamaba "nostramo"- era, por encima del piloto, el verdadero hombre de confianza del capitán"*, Amich, J.: *Diccionario marítimo.* Ed. Juventud, Barcelona, 1956, pgs.: 129-130.

amotinó y participó en el asesinato del capitán de presa, tras lo cual dirigieron el buque a Montevideo donde lo vendieron, desde allí se dirigió al Brasil para dedicarse a la trata[708].

Miguel Ferreira, gallego como Soto, tenía algo más de veinte años, era en verdad rival del instigador del motín y sólo se unió a él circunstancialmente, buscando la manera de eliminarle y hacerse él mismo con el control; tenía gran experiencia en el combate naval ya que se había formado como corsario a bordo de naves insurgentes bonaerenses y colombianas[709].

Como decíamos, el motín se inició la noche del 26 de enero. Condujeron a los portugueses *"sobrecogidos de espanto"*[710] a la bodega. Para esta acción los tres líderes contaron con la colaboración de los españoles Nicolás Fernández (Juan Caro), Antonio de Laida (Vizcaíno), el brasileño José de Santos, Francisco Caraballo, Juan Antonio (ayudante del cocinero), el mahonés Pedro Antonio y el esclavo personal del comandante del bergantín, el negro Joaquín; a este grupo hay que añadir los franceses Guillaume Teto, Frederic Lerendú y François Goubin.

Saint-Cyr y Nicolás Fernández apresaron al piloto sorprendiéndole en su litera y, amenazándole e hiriéndole, le advirtieron que quedaba preso, ya que era necesario para sus planes, pues a pesar de la experiencia marina de muchos de ellos, no contaban con los rudimentos necesarios para poder pilotar un buque en mar abierto. Ferreira propuso pasar a cuchillo a todos los portugueses apresados, sin embargo, aunque pueda resultar paradójico emplear aquí esta expresión, se impuso el sentido común y decidieron conservar a los que, sobre todo por su docilidad más que por su capacidad física, pudieran serles útiles para

[708] González de Vega, *op. cit.*, pg.: 339.
[709] Ibídem, pg.: 338.
[710] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fol.: 3 r.

realizar las maniobras en alta mar, enviando a tierra los que consideraron inútiles. A bordo permanecieron, pues, ocho: el ya mencionado piloto Manuel Antonio Rodríguez , Manuel José de Freytas, malherido durante la algarada, Antonio Joaquín, Cayetano Ferreira, José Antonio Silva, Domingo Antonio, Joaquín Francisco y *"un negrito de corta edad, a quien llamaban Joaquín Palabra, que había pertenecido al tonelero del bergantín muerto antes de la llegada a la costa de la Mina"*[711]. Desde ese mismo momento, dueños ya del bergantín, conminaron al piloto a obedecer sus órdenes[712] y a poner proa al rumbo que ellos determinasen, para evitar cualquier clase de artimaña por parte del oficial, decidieron que Francisco Caraballo, único de los amotinados con nociones de náutica, lo acompañase en todo momento.

III.3.1.2. Saqueo de la fragata *Morning Star*

En un primer momento la intención de algunos de ellos era partir hacia La Habana para tratar de capturar alguno de los buques que se dirigían hacia aquél puerto cargados de esclavos para su venta y, tras hacerse con dicho botín, venderlo con apariencia de legalidad. Una actividad reflejada con maestría por Baroja en su novela *Los pilotos de altura*[713]. No obstante, optaron por dirigirse hacia la isla Ascensión, hito en la ruta que siguen los negreros hacia Cuba[714]. En el trayecto a esta isla se cometió a bordo el primero de una larga

[711] Ibídem.
[712] *"Todos los individuos procedentes del bergantín, examinados judicialmente, convienen unánimes, en que aquél se vio obligado a ceder a la violencia de los amotinados, de quienes, a pesar de lo necesario que les era en tal ocasión su ministerio, sólo recibió improperios, mal trato y amenazas de muerte; lo que hace, en cierto modo creíbles los intentos desesperados que, según dice el mismo, albergaba en su pecho y estuvo a punto de efectuar"*.Ibídem, fol.: 3 v.
[713] Baroja, P.: *Los pilotos de altura.* Espasa Calpe, col. Austral, Madrid, 1969.

[714] *"Es la isla de Ascensión por su situación entre el África y la costa del Brasil, y proximidad a la equinoccial, un punto excelente de reconocimiento para las embarcaciones que proceden de las Indias Orientales, ofreciendo además, en caso necesario, un puerto seguro, razones que hacen algo frecuente su aparición. Por esta causa fue escogida por los piratas para teatro de sus excesos criminales"*. AGM, Sección

lista de crímenes; Soto, viendo que su autoridad podía ser socavada por la rivalidad que mantenía con Miguel Ferreira decidió deshacerse de él; ayudado por el Vizcaíno, en la madrugada, cuando Ferreira estaba sumido en el más profundo de los sopores le dispararon cada uno un tiro; desde ese preciso instante quedó Soto *"... como único jefe y árbitro del buque, y como tal se anunció a la tripulación aterrorizada de aquel hecho; y no consta que alguno pensase en disputarle preeminencia tan peligrosa"*[715].

A esta isla atlántica arribaron el 18 de febrero de 1828, ese mismo día la fragata inglesa *Morning Star* divisó al bergantín como dos leguas de distancia y a unas seis de tierra[716], desde la tarde anterior el bergantín había avistado a la fragata momento en el que decidieron darle caza. Se trataba de una fragata mercante en ruta desde Colombo (en la isla de Ceilán) hasta Londres. Su cargamento era de café y canela y conducía, además a bordo varios pasajeros: un oficial de infantería con su esposa e hijo, dieciocho militares inválidos, cuatro mujeres y siete niños más, hasta un total de sesenta y cuatro personas entre pasaje y tripulación. A partir de este momento nos remitimos al artículo de Adolfo de Castro publicado el 27 de julio de 1888 en *La Palma de Cádiz*, el cual recoge la versión de los hechos narrada por Enrique Johnston, testigo presencial:

"El 13 de febrero a las [...] *siete de la mañana se divisó un bergantín, el cual los llamó tirando tres cañonazos sin bala, y no habiendo hecho caso los del Morning Star, les disparó otro con bala que pasó por delante de la popa de éste, repitiendo inmediatamente otro que cayó a la distancia de doscientas yardas* (como unas doscientas varas). *El pirata tremoló después la bandera inglesa, a cuya vista el Morning Star acortó de velas. Entonces el enemigo arrió la bandera inglesa y disparó otro cañonazo y enarboló la de Buenos Aires, mandando al mismo tiempo al capitán que acortase de velas. Antes de esto se hiciese reiteró algunas descargas de metralla con un cañón giratorio de 18, las cuales alcanzaron al Morning Star y le destruyeron los aparejos en varias partes, e hirieron a un soldado"*[717].

Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 "*Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fols.: 7 r. y v.

[715]Ibídem, fol.: 3 v.

[716] Lazaga, *op. cit.* pg.: 20.

[717] Castro, A. de: "Los piratas ajusticiados en 1830"en *La Palma de Cádiz* de 27/VII/1888.

La forma de aproximarse, la persecución y la manera en que se identificaron, primero izando la bandera inglesa para posteriormente izar la bandera albiceleste, no diferían en nada del modo en que operaban los verdaderos corsarios, los que respaldaban sus acciones con la posesión de una patente otorgada por un gobierno legítimo; sin embargo, los amotinados del Defensor de Pedro carecían de cualquier elemento que les otorgase un cierto viso de legalidad; iban a sumar un crimen más a una secuencia que se había iniciado pocos días atrás; por otra parte, reseñar que resulta cuando menos curioso que empleasen la bandera argentina para identificarse como corsarios; ellos que navegaban en un bergantín brasileño izaban el pabellón de aquello a quienes debían combatir llegado el caso. Esa añagaza había sido idea de Saint-Cyr el cual la había confeccionado como dice el dictamen fiscal *"por su propia mano* [...] *y bajo la cual cometieron en lo sucesivo todos sus atentados"*[718].

Cuando se dispone a narrar en su dictamen las atrocidades cometidas a bordo de la *Morning Star*, el fiscal reflexiona acerca de la impunidad con que se cometen estos delitos en la mar; para ello redunda en lo dificultoso de una travesía desde Ceilán hasta Europa, larga y fatigosa, expuesta al capricho de los vientos y a la solidez de la propia nave en la que se viaja. si a todo eso había que sumar el peligro de los piratas el periplo podía convertirse en una pesadilla, máxime si, como era el caso, algunos de estos pasajeros viajaban con su familia al completo. En el momento mismo en que la nave pirata se apresta al ataque no hay auxilio posible y de nada sirve buscar a quien pueda ayudar: *"... sus miradas ansiosas buscan en vano en la vasta extensión del mar el socorro de otros hombres; y hasta el valor acreditado tiene que someterse al capricho de aquellos*

[718] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fol.: 4 v.

facinerosos tan estúpidos como crueles"[719]. No deja pasar el fiscal la ocasión de abundar en la crueldad y en el desprecio por las vidas ajenas, pero sobre todo en la estupidez, de los piratas del *Defensor de Pedro.*

Desde el bergantín se reclama a la fragata que envíen un bote con oficial al mando y la documentación de la nave; embarcaron en él el primer piloto y algunos marineros, a los que acompañaba Jacobo Smith, pasajero negociante; los piratas reaccionaron airados al percatarse de que no venía a bordo el capitán del mercante y los enviados fueron golpeados a planazos de sable y maniatados sobre cubierta. A continuación un grupo de piratas armados con sables, pistolas y cuchillos se dispusieron a abordar la fragata: José de Santos, como capitán de presa, Nicolás Fernández, Víctor Saint-Cyr, Guillermo Tetó, Domingo Antonio y Francisco Caraballo, se aproximaron a la *Morning Star* por el costado de babor y a gritos y golpes condujeron a todos bajo la cubierta:

"Un individuo perteneciente al cuerpo de la Artillería Real fue gravemente herido, otro del Diez levemente y dos del Ochenta y tres también de gravedad, juntos con el carpintero del buque. Hecho esto, pusieron en libertad a seis hombres para que los ayudasen, robando entretanto todos los efectos de valor que a sus manos llegaban. Quitaron unas cien libras al pasajero Mr. Robinson, seiscientas al mayor y unas trescientas a Mr. Smith y a otro pasajero; además de las vajillas, alhajas, relojes y vestidos. Robaron al capitán sus cartas [de marear]*, anteojos, cuadrantes, barómetros, sextantes con una gran porción de vino, de provisiones y licores, y en fin nada dejaron que tuviese algún valor y que pudiese llevarse"*[720].

Para esta descripción del asalto hemos vuelto al testimonio de Johnston ya que, además de gran precisión, aporta la concisión necesaria para no alargarnos en exceso. Las mismas escenas descritas por el fiscal insisten en recrear imágenes que resalten la crueldad de los piratas; así nos habla de pasajeros puestos de rodillas implorando por sus vidas, huyendo por la cubierta *"poseídos de espanto"*; el fiscal señala con su dedo acusador al nombrar a

[719] Ibídem, fol.: 4 r.
[720] Castro, A. de: "Los piratas ajusticiados en 1830"en *La Palma de Cádiz* de 27/VII/1888.

los que abordaron la *Morning Star*, pero también quiere hacer que destaque aquellos que peor se comportaron en el saqueo; así lo hace al referirse a Saint-Cyr: *"Se había distinguido entre los asaltantes* [...] *por sus voces e insultos en idioma inglés, por sus golpes y por el disfraz risible de un sombrero de palma que con una moña azul llevaba ajustado de un modo grotesco"*; vuelve a insistir en aquellos aspectos que más puedan contribuir a resaltar la estupidez y la crueldad de los piratas; el párrafo anterior incidía en el histrionismo de Barbazán, pero el que sigue lo muestra como alguien dispuesto a todo para satisfacer sus peores instintos:

"Una joven señora, esposa del jefe militar encerrado en la bodega, se dirige a él, creyendo moverlo a compasión usando del idioma que parecía comprender; y arrodillándose con su niño en los brazos le pide su vida y la de su esposo. El pirata accede a su súplica, pero pone por precio de esta gracia el sacrificio de su honor; y aquella desgraciada esposa y madre, abatida e incapaz de en trance tan amargo de deliberación ni de voluntad, queda a discreción de su perseguidor. Igual violencia se repite por Nicolás Fernández y Domingo Antonio, siendo víctima de su brutalidad la mujer de un músico que pocos días antes había fallecido en la fragata"[721].

El fiscal quiere que quede claro cuántos y cuáles son los delitos cometidos por cada uno de los piratas, ya que todos ellos tendrán un precio ante el tribunal; señala a los violadores como individuos faltos de escrúpulos, brutales y desprovistos de empatía, sin embargo, las mujeres víctimas de estos violadores quedan estigmatizadas socialmente y a ojos del fiscal pues parece culpabilizarlas, como si ellas hubiesen deseado ser violadas[722].

Estos mismos actos son descritos de una manera más pudorosa por Adolfo de Castro: *"Metieron después a las mujeres en la cámara, en donde empezó una horrible escena de infamia, cuyos pormenores se omitieron por cuestión de decoro público. El*

---

[721] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fol.: 5 r.

[722] Como todavía sucede con algunas sentencias bastante pintorescas hoy día, nos preguntamos si este fiscal pensaba que el deber de estas mujeres era morir antes que ver "mancillado su honor".

preferente objeto de la brutalidad de aquellos desalmados, fue la esposa de un oficial del Estado Mayor del ejército británico"[723].

La leyenda tiñe muchos de los actos de estos piratas, por ello no es de extrañar encontrar la narración de un suceso en los artículos de Adolfo de Castro que, ciertamente, el fiscal no nombra en ningún momento a lo largo del dictamen:

"Entre las crueldades hechas por estos piratas está la cometida con el pequeño niño de una señora que iba en el Morning Star. Uno de los piratas lo arrojó al mar por vía de diversión. El niño se sostuvo un momento por sus ropitas sobre las olas y riéndose decía ¡Hupa! ¡Hupa! A su verdugo, creyendo que todo era un juego; y el bárbaro a presencia de la madre desolada y suplicante le dio un golpe con un remo para que se sumergiese"[724].

A Castro quizá no le parecía bastante crueldad las violaciones de varias mujeres, quizás no fuesen delitos dignos de ser descritos en sus artículos, un falso pudor teñía su escrito, sin embargo, no duda en manipular los sentimientos de los lectores incluyendo hechos que no sucedieron, recreándose en describir una escena, cuando menos, digna del propio Herodes; destacando aspectos propios de un folletín: el salvajismo del pirata que ve en su acción cruel un puro divertimento, la inocencia e ignorancia del niño que lo interpreta como un juego y el desconsuelo y pánico de la madre desposeída de su bien más preciado. Y, no obstante, nada de ello ocurrió porque los piratas embarcaron a los niños en una lancha que quedó a remolque de la fragata durante todo el saqueo, las violaciones y el festín pantagruélico a que se entregaron después: *"... y puede considerarse cuál sería el estado de estos inocentes y su decaimiento en aquella hora, cuando uno de los mismos piratas movido a compasión, dice, les dio pan, queso y vino"*[725].

[723] Castro, A. de: "Los piratas ajusticiados en 1830"en *La Palma de Cádiz* de 27/VII/1888.

[724] Ibídem.

[725] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fol.: 5 v.

Parece ser que Castro le cogió gusto al folletón y reincidió en la narración de hechos nacidos en su imaginación. En su artículo del 31 de julio, cuenta cómo, durante el juicio contra los piratas en Cádiz, la madre del niño que supuestamente habría perecido a golpes de remo*“... apenas vio al infame pirata, lanzóse como una leona sobre él y sacándolo con la mayor energía, dijo al Tribunal de Marina: ‘¡A este, este fue el matador de mi hijo!’ El pirata lleno de ira al verse descubierto, se mordió de tal suerte la mano derecha que se infirió una herida y exclamó al mismo tiempo: ‘¡Hombre morto no fabla!’ Maldiciéndose por no haber dado muerte a aquellos que ahora venían a acusarlos*[726], fértil imaginación la de Castro, que trata de embellecer muy al gusto de la época, hechos que no necesitan de ningún adorno para parecer más crueles de lo que fueron.

Sin embargo, tiene apariencia de leyenda un suceso real acaecido durante el saqueo: los piratas hallaron a bordo de la fragata una vasija cerrada y cubierta la cual les llamó mucho la atención; creyéndola continente de alguna delicia la llevaron a bordo del bergantín:

“... pero quedaron sorprendidos en extremo al ver el objeto que contenía...Era una cabeza humana que con dos manos se conservaba embalsamada y transportaba en aquella vasija con algún grave objeto. El mismo Benito Soto parece que adivinó su destino; pues creyó que aquella cabeza sería de estos funestos trofeos que la justicia suele hacer conducir y fijar en ciertos parajes para público escarmiento. Esta idea hirió la razón de aquel jefe de malhechores, pero no llegó a su corazón y sus hechos posteriores lo han confirmado demasiado por desgracia. Aquel objeto de horror fue lanzado al mar por su orden”[727].

Quizá esta magnífica y bella escena nunca se le hubiese pasado por la imaginación a Castro y, sin embargo, parece en realidad la creación de un novelista, lo que aun resulta más curioso es que teniendo en cuenta lo truculento de la estampa la haya pasado por alto y no la mencione en ninguno de sus artículos.

[726] Castro, A. de: “Los piratas ajusticiados en 1830”en *La Palma de Cádiz* de 31/VII/1888.

Durante el festín que siguió al saqueo a bordo de la Morning Star, Nicolás Fernández, reaccionando violentamente por hallar un trozo de vidrio dentro de su bebida y creyendo que la había puesto allí intencionadamente el despensero para acabar con su vida, decidió asesinar a este tripulante de la fragata; su arma no funcionó debidamente y aun así, dispuesto a dispararle de nuevo fue detenido por Saint-Cyr.

Benito Soto tenía muy claras sus ideas y sabía que sólo el silencio podía asegurar su supervivencia. No debía quedar vivo ningún testigo que pudiese acusarle ante un tribunal, por ello se había propuesto la muerte de todos cuantos fuesen a bordo de los buques saqueados. Soto había enviado a Goubin a bordo de la nave inglesa para que se asegurara de que se daba muerte a todos los que iban a bordo y para que barrenase y provocase el hundimiento de la misma. Además, los piratas se aseguraron que todo el personal a bordo de la misma estuviese encerrado e imposibilitado de poder escapar. A la espera de que el buque británico se hundiese con el testimonio de sus crímenes, a bordo del bergantín, el líder de los piratas lo dispuso todo para ir eliminando testigos: debían asesinar a los enviados por la fragata cuando fueron detenidos y al capitán llevado al bergantín posteriormente; Saint-Cyr recibió el encargo de Soto de ser él mismo quien los ejecutase; oculto con varias pistolas tras uno de los palos, aguardaba a que de uno en uno fuesen saliendo los ingleses para abatirlos de un disparo. Primero el capitán y luego cada uno de los marineros, excepto uno que logró saltar por la borda sin que pudiese Saint-Cyr dispararle; quedaba por decidir la suerte de los que habían ayudado a transportar el botín a bordo del bergantín, Soto desoyó las recomendaciones de algunos de los piratas para que les perdonase la vida; los que aun estaban en el bote huyeron al oír los disparos dirigidos a sus compañeros, el único que aguardaba a bordo del bergantín trató de huir, tropezando con

[727] Ibídem, fol.: 5 r.

Freytas a quien suplicó por su vida. Éste le contestó que nada podía hacer por evitar su muerte ya que él mismo estaba forzado a bordo del buque pirata; Lerendú sajó el cuello del marinero inglés que terminó cayendo por la borda y recriminó a Freytas su cobardía, quejándose posteriormente a Soto de la pasividad del portugués[728].

A bordo de la fragata las mujeres lograron forzar la puerta que las mantenía encerradas al comprobar que sus saqueadores podrían haber abandonado el buque. Con gran esfuerzo logran arrancar los tablones que sellaban la bodega donde permanecían encerrados los hombres. De la tripulación original sólo habían sobrevivido el primer piloto y cuatro marineros; para poder marinar la nave sólo podrían contar con la limitada colaboración de tres empleados secundarios de a bordo y con lo que pudiesen hacer los militares inválidos que viajaban en la fragata. La nave tenía las jarcias cortadas, el palo mayor estaba casi a punto de caer debido a los hachazos que, en su fogonadura, le había propinado Barbazán, carecían de cartas, instrumentos de navegación, brújulas, etc. Pese a todas estas adversidades lograron tapar los barrenos y mantener a flote la nave. Dos o tres días después descubrieron que parte de la carga de café y canela, fermentada por el agua, había provocado un incendio espontáneo y para salvarse de morir carbonizados tuvieron que arrojar al mar unos doscientos sacos del cargamento. Continuaron su precaria navegación hasta que el 13 de marzo fueron socorridos por otro navío británico. Al fin alcanzaron el río Támesis el 19 de abril, con lo cual los planes de Soto de silenciar sus actos habían quedado anulados en su totalidad[729].

---

[728] Ibídem, fol.: 6.

[729] Castro, A. de: "Los piratas ajusticiados en 1830"en *La Palma de Cádiz* de 28/VII/1888. González de Vega, *op. cit.*, pgs.: 360-361. AGM El Viso, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fol.: 6 v. y 7 r.

III.3.1.3. Nuevos saqueos del *Defensor de Pedro*

Cuando Benito Soto supo que no habían sido ajusticiados los tripulantes y pasajeros de la fragata ordenó salir a perseguirla hasta encontrarla y hacerla desaparecer con toda la gente que llevase a bordo; ya habían pasado dos días desde que la abandonasen a la deriva. Alcanzaron de nuevo Ascensión, de donde debieron huir al no encontrar la fragata y divisar en cambio un buque de guerra de 40 cañones que efectuaba su aguada en la isla. Durante la huida divisaron una fragata norteamericana, la *Topaz,* que procedía de Calcuta llevando a bordo un rico cargamento, compuesto por salitre y sederías; su destino era Boston, su puerto de matrícula.

Hubo algunas variantes en este saqueo con respecto a lo sucedido en la *Morning Star;* en este caso iniciaron la aproximación a la fragata norteamericana izando la bandera francesa y disparando un cañonazo de advertencia. Como ocurrió en el caso anterior también trataron de darse a la fuga las nuevas víctimas, sin embargo, la buena línea del bergantín y su superior andar[730] le conferían más velocidad que a la fragata, a la que alcanzaron poco después; este intento de fuga provoca la consiguiente respuesta por parte de los piratas, quienes, de nuevo, recurren a la artimaña de hacerse pasar por corsarios argentinos al tiempo que disparan una andanada de bala y metralla que daña seriamente el velamen y jarcia de la fragata bostoniana, la cual ante la amenaza de mayores daños es detenida por sus tripulantes.

Como en el primer saqueo, también ahora ordenan los piratas la venida a bordo del capitán del buque detenido llevando consigo toda la documentación del mismo; éste se

---

[730] Una expresión que, como hemos visto, usaban con mucha frecuencia las víctimas de los corsarios insurgentes, los cuales empleaban en sus cruceros el mismo tipo de buque que el *Defensor de Pedro:* bergantines o clippers de Baltimore, naves muy rápidas y más maniobreras que las fragatas, más lentas y pesadas.

traslada hasta el bergantín acompañado de cuatro marineros y, como en el caso de la *Morning Star*, también son arrojados a la bodega. En el abordaje a la fragata norteamericana participaron los mismos asaltantes que en la ocasión anterior; se repiten las circunstancias: el pasaje y tripulación son conducidos a golpes a la bodega y los piratas se dedican a registrar el buque concienzudamente; en el ínterin, Soto interroga al capitán acerca del cargamento de la fragata y al conocer el contenido del mismo ordena al capitán que extienda un documento mediante el cual el contramaestre de su buque hacía entrega formal del cargamento robado. Un marinero norteamericano miró por encima del hombro del capitán y esto motivó que Soto le descerrajase un disparo que acabó con su vida[731].

Esta formalidad era realmente un puro acto de teatro ya que, aun sin él el saqueo ya estaba teniendo lugar; durante toda la noche se llevan a bordo del bergantín todos los frutos del saqueo:

"... ochenta y tres cajones de sedas, cuatro cajas de añil, alhajas, relojes de todas clases y entre ellos un cronómetro, gran cantidad de piedras preciosas sueltas y engarzadas, de todas especies y colores; ropas de pasajeros, en una palabra todo cuanto hallaron de valor"[732].

En esta ocasión las órdenes iban a ser cumplidas a rajatabla: no iban a quedar testigos; De Santos, durante el saqueo hizo salir de la bodega al piloto y le inquirió acerca del dinero que pudiesen llevar a bordo. El marino dijo no saber nada y Santos decidió asesinarlo en el acto. A continuación ordenó salir a todos los que se hallaban en la bodega y, ante el cadáver del piloto les interrogó sobre la misma cuestión al no llegar a ninguna conclusión certera sobre la localización o existencia de dineros a bordo decidió encerrarlos en la cámara. A una señal convenida con Soto, De Santos debía acabar con la vida de los

[731] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fol.: 7 v.

que iban a bordo de la *Topaz;* entretanto, a bordo del Defensor de Pedro, Soto conminó a Freytas a que ejecutase de su mano al capitán y marineros norteamericanos que aun estaban a bordo. El portugués trató de negarse pero la voluntad del gallego se sobrepuso; al subir el capitán debía dispararle Freytas y así lo hizo, pero al aire; Soto, airado, lo insulta mientas él mismo dispara al capitán; en el fragor de la discusión entre ambos piratas, el capitán malherido logra lanzarse al agua, Soto se percató de ello y ordenó a Santos que acabase con él desde la fragata. De nuevo imparte las mismas órdenes a Freytas para que acabe ahora con uno de los marineros, solo que esta ocasión advierte que lo matará si no ejecuta a la víctima designada; el portugués, aprovechando la oscuridad dice haber trucado el cebo de la pistola de modo y manera que no se disparó. El marinero aprovechó el momento de confusión para lanzarse al agua donde pereció ahogado. De no haber mediado Goubin, en aquel preciso instante Soto hubiese acabado con la vida de Freytas[733].

Llegó la señal y, como estaba convenido, Santos se dispuso a borrar cualquier clase de testimonio incriminatorio:

"Los desventurados marineros y pasajeros son sacados de la cámara donde estaban encerrados, conducidos a proa; y a sangre fría, sin combate ni resistencia, como un rebaño humilde de ovejas son inmolados vil y cobardemente a pistoletazos; siendo los feroces ministros de esta ejecución José de Santos, Nicolás Fernández, Guillermo Tetó y el portugués Domingo Antonio. Algunos quisieron tratar de dilatar con una inútil fuga el trance mortal, pero bien pronto fueron alcanzados y sacrificados sin misericordia. Perecieron en esta matanza de veinte a veinte y cuatro personas"[734].

Describe González de Vega un suceso del cual no hemos hallado rastro alguno en las conclusiones del fiscal; al parecer un negro que iba a bordo de la fragata bostoniano pudo ocultarse en el momento de la carnicería; los piratas eran conscientes de ello por eso

[732] Ibídem, fol.: 8 r.

[733] González de Vega, *op. cit.*, pg.: 347.
[734] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fol.: 9 v.

optaron por no barrenar la nave y, en su lugar decidieron incendiarla, temerosos de que el negro encontrase los barrenos y lograse taponarlos salvando tanto a la fragata como a él mismo; hasta aquí la fidelidad con respecto al texto de las conclusiones del fiscal es exacta, sin embargo, González de Vega afirma que el marinero norteamericano *"obligado por el progreso del incendio, trepó a un palo y anduvo saltando de jarcia en jarcia perseguido por las llamas. En el Defensor de Pedro los piratas batían palmas contemplando la danza del negro en el aire. El fuego llegó al salitre y la Topaz saltó en pedazos, poniendo fin al espectáculo"*[735]. A diferencia de las dos "imaginativas" escenas narradas por Castro, consideramos que en este caso este hecho bien pudiese haber sido real, sin embargo, en el manuscrito del fiscal no aparece citado, quizás podría haber sido obviado por el mismo al parecerle de menores consecuencias que la matanza previa; en el caso de lo narrado por Castro se trataba de un crimen bastante alevoso el cual no hubiese pasado desapercibido para un fiscal tan minucioso como éste. Respecto a la escena de la madre sacudiendo al pirata baste con indicar que, en el texto publicado por Lazaga, se incluye todo lo acontecido durante el juicio y, en ningún momento, se retrata una escena similar, amen de no citar nunca que se hubiese arrojado un niño al agua para acabar con su vida.

El botín acumulado era ya mucho mas rico de lo que Soto había previsto, por lo que comunicó a sus compañeros los siguientes pasos a dar: encaminarse a España, a la ría de Pontevedra, para vender en forma de contrabando las mercaderías capturadas; para ello contaba con la colaboración de un tío suyo; aclaró, no obstante, que volvían a España sin perjuicio de asaltar durante el trayecto a cuantas se cruzasen en su rumbo. El piloto arrumbó la nave hacia las Azores; el 14 de marzo estuvieron a punto de naufragar en los

[735] González de Vega, *op. cit.* , pg.: 348.

bajos de San Pablo, un grado al Norte del Ecuador. No faltaron en este trayecto las ocasiones para la sedición entre ellos mismos; el portugués Domingo Antonio intentó, auxiliado por Caraballo, Nuño Pereira, el cocinero Juan y Freytas, hacerse con el mando; para ello debían coger las armas que se hallaban en un cajón sobre cubierta. El mismo forzó la caja, pero a pesar de haberlo hecho al amparo de una noche muy lluviosa y oscura, fue descubierto e inmediatamente fue avisado Soto, el cual no actuó inmediatamente. Caraballo fanfarroneaba que era capaz de conducir por si mismo el bergantín hasta Río de Janeiro; a Soto le llegaron noticias de estos alardes de Caraballo e inmediatamente se ordenó algo que, formalmente, pretendía parecerse a un juicio a bordo de un buque, muy parecido a los consejos de guerra a bordo de navíos militares; aunque en realidad aquello se convirtió en la ejecución sumarísima de este joven marinero, le disparó Tetó y sólo le hirió, le disparó de nuevo ahora en el bajo vientre; a él se unió Saint-Cyr clavándole un cuchillo en el pecho y Laida quien también lo apuñaló en el costado. Él, en persona, ayudado por Nicolás Fernández, lo arrojó al mar.

Días después de esta “ejecución” fue avistado un bergantín inglés en las cercanías de las islas de Cabo Verde. El cargamento en esta ocasión era bastante pobre: ladrillos, tejas y botas vacías destinadas a cargar ron. Se llevó a cabo un fiero abordaje como ya se hiciera en las dos ocasiones anteriores y sus resultados fueron bastante descorazonadores para los piratas, al conocer el tenor del cargamento. Golpearon al capitán y robaron lo poco que pudieron encontrar: ropas personales de los tripulantes, el reloj del capitán, algunos víveres y poco más. Dejaron con vida a todos, quizás llevados por el ansia de verse enriquecidos en breve con la venta del botín.

Sobre las islas Canarias, ocho días después del último saqueo hallaron un buque inglés que navegaba en lastre y del que poco más que algo de vino, relojes, ropas y algunos

víveres pudieron obtener. De nuevo dejaron vivos a todos los tripulantes. Es al llegar a las islas Azores cuando descubrieron una fragata portuguesa, la *Ermelinda*, de la cual ya tenían amplio conocimiento por haber estado abarloadas ambas en el puerto de Río de Janeiro; se aproximaron izando la bandera francesa y, tras atravesarse, fueron detenidos por el pirata y de nuevo se repitió el ritual de ocasiones anteriores: en un bote en pésimo estado se acercaron hasta el bergantín el piloto y cuatro marineros; fueron encerrados en la bodega del pirata y, a continuación, se procedió al abordaje y saqueo de la fragata portuguesa. Allá se encierra a la tripulación y pasaje y se les va haciendo subir uno a uno a cubierta para inquirirles si llevaban dinero y dónde lo ocultaban; durante este interrogatorio ladró un perro que estaba atado, lo cual no fue óbice para que los piratas lo mataran a tiros. En su búsqueda no hallaron el codiciado oro, el fruto de su saqueo se limitó a las pertenencias que los pasajeros les entregaban y un exiguo cargamento, todo lo cual, amontonado sobre la cubierta, fue trasladado al bergantín: cuarenta y dos sacos de café, ocho cajones de té, relojes y cadenas de oro, pertrechos y otros varios efectos[736]. Como en el anterior saqueo, también ahora perdonan la vida a todos los ocupantes de la fragata, incluso aquellos que habían ido hasta el bergantín, a los cuales dejan marchar a su buque. El fiscal afirma que no fue la lástima lo que les movió a pasar por alto la ejecución de estas personas, *"... sentimiento que ya se ha visto les era desconocido"*[737], sino el hecho de haber determinado ya que al alcanzar las costas de España abandonarían la piratería para vivir de lo obtenido en sus saqueos. Por ello y para aparentar menos crueldad de la demostrada hasta ahora y

[736] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fols.: 13 r. y v.
[737] Ibídem, fol.: 13 r.

hacerles pasar así por verdaderos corsarios es por lo que saldaron su saqueo sin víctimas humanas.

Siguiendo las conclusiones del fiscal hallamos un curioso caso en el saqueo de la *Ermelinda*; aparte de lo robado y, como en anteriores ocasiones, los piratas se afanaron en causar el mayor daño posible destruyendo cartas y documentos, arrojando al mar barriles y pipas de aguada, etc. Esta acción, como también los accidentes en la mar ocasionan la llamada protesta de mar que el capitán presenta ante el escribano de marina del puerto al que se dirige, o ante el escribano más cercano al lugar de su naufragio; el capitán de la fragata portuguesa presentó una reclamación por un saco con quinientas medias doblas de oro que, al parecer, los piratas le habrían robado *"... sobre cuya sustracción no están acordes las revelaciones espontáneas de los acusados, por otro lado notables por su ingenuidad y franqueza"*[738]. El fiscal cree ahora a pies juntillas lo que los acusados le han dicho y en pocas palabras nos está diciendo que "a río revuelto, ganancia de pescadores", el capitán portugués está tratando de sacar tajada de este saqueo, inventándose un robo que no existió.

La proximidad de la costa peninsular no impidió que aun detuviesen a otra presa y procediesen a su saqueo; un bergantín inglés[739] que fue despojado de todas sus velas principales, el mastelero de velacho, dos de juanete y otros pertrechos y ropas, además de la

[738] Ibídem, fol.: 13 v.

[739] Se trataba del *New Prospect*, uno de los pocos buques víctimas de estos piratas de los cuales hemos encontrado referencias en la prensa de la época "Extracto de la lista del Lloyd del día 13 de Mayo último. El *New Prospect*, capitán Cleland, de Londres y Tenerife para Canarias, llegó a Santo Thomas el 4 último. El 23 de Marzo fue fogueado por un bergantín, el cual al instante se le puso al costado y mandó que el capitán fuese a bordo con sus papeles. El capitán y tres de la tripulación fueron presos bajo escotilla y el bote volvió al *New Prospect* con 8 hombres armados con pistolas y sables, los cuales acometieron a la tripulación. Se llevaron cuatro pipas de vino, el cronómetro del capitán, un anteojo, todas sus ropas, cama, botas, zapatos, cerveza, vino y agujas de marear, las provisiones del buque, jarcia, armas, 6 sillas y otros muchos artículos. El bergantín tenía 4 cañones al costado y un giratorio sobre cubierta, y la tripulación consistía en unos 25 hombres". BPC, DMC 1/VII/1828

caja del carpintero y, según González de Vega, el repuesto de pintura; todos estos objetos les eran vitales para cambiar el aspecto del bergantín pirata antes de entrar en un puerto español; había que borrar cualquier señal que pudiese identificarlos como el bergantín pirata que había dejado tras de sí, durante dos meses y medio, un reguero de muerte y destrucción a lo largo del Atlántico desde el Sur hasta el Norte; la pintura robada era amarilla, el color de la peste en el código internacional de señales marítimas, con el casco pintado de ese color entraron en la ría de Pontevedra el día 10 de abril de 1828[740].

III.3.1.4. Contrabandistas en Galicia

Entraron en la ría con la bandera inglesa izada e identificándose a la lancha del resguardo como el bergantín *Buen Jesús y las Ánimas*, de la matrícula de Gibraltar[741], procedente de América del Norte, con carga de habichuelas, fruta del país, pólvora y balas. Según González de Vega, Soto había esperado que llegaran hasta el bergantín las dornas para descargar el contrabando ante la anuencia de las autoridades aduaneras convenientemente sobornadas; sin embargo el fiscal no menciona esta posibilidad y sencillamente se limita a decir que el propósito de Soto era introducir el botín en forma de contrabando contando, para ello con los contactos que él poseía en tierra y, con los cuales, le urgía ponerse en contacto; el principal de estos contactos no era otro que su propio tío materno José Aboal, con el que se había formado en su juventud como contrabandista[742].

Todo el capítulo de las correrías de estos piratas por Galicia intentando introducir como contrabando un botín tan sangriento es completamente ignorado en los artículos de

---

740 González de Vega, *op. cit.*, pg.: 352.
741 Ibídem.
742 Ibídem, pgs.: 335-336.

Adolfo de Castro y se limita a narrar sus saqueos y la accidentada llegada a Cádiz; además, por el modo de narrar los acontecimientos y de encadenarlos, bien parece que creyese o pretendiese hacer creer que pasaron directamente de los saqueos a las playas de Cádiz[743].

Soto envió una carta a su tío y al no recibir respuesta en un tiempo que él estimó prudencial resolvió bajar a tierra, haciéndose acompañar de varios de sus compinches: Santos, Fernández, Saint-Cyr, Lerendú y Pedro Antonio; todos iban convenientemente armados y su salida no duró más de veinticuatro horas; ese espacio de tiempo fue más que suficiente para establecer con su tío la forma en que se desembarcaría el botín. En este punto se queja el fiscal de la dificultad que ha tenido para obtener información veraz sobre lo ocurrido en Galicia: silencio o ignorancia de los testigos e imposibilidad de acceder al testimonio del propio Soto (fue juzgado en Gibraltar, como veremos más adelante); el mensaje implícito de esta queja es la necesidad de depuración de la administración de marina y aduanera de Galicia, muy penetradas ambas por el clientelismo y la corrupción. El fiscal pensaba que el testimonio de Soto era vital para poder desmontar esas redes de contrabando y actuar contra la corrupción en el seno de la administración.

Acudió a bordo del bergantín el tío de Soto acompañado por una persona más a la que nadie pudo identificar. Entre ambos llevaron a tierra dos baúles conteniendo lo más valioso del botín: oro, plata, alhajas y otras prendas de gran valor, además de algunos tercios de seda y loros. El consejo de José Aboal a su sobrino fue que se dirigiese al puerto de La Coruña fingiendo hacerlo por hallarse en grandes dificultades para seguir navegando;

[743] Adolfo de Castro, en el arranque del primero de los artículos que dedicó a este asunto (*La Palma de Cádiz*, 27/VII/1888), critica la novela de Benisia. Como ya dijimos antes, la califica de muy escaso valor literario, acusa al novelista de que a pesar de haber seguido el dictamen del fiscal Lasso de la Vega, se hubiese inventado algunos episodios, algo paradójico si tenemos en cuenta las invenciones del propio Castro. Parece dar a entender con estas palabras que él también ha leído ese dictamen fiscal, sin embargo, como hemos visto, lo manipula a su antojo y, sobre todo, desprecia información muy importante para poder seguir la secuencia de los acontecimientos.

allí pedirían el alijo del cargamento por hospitalidad y después procederían a su venta bajo apariencia legal y legítima; para ello contarían en ese puerto con muy buenos colaboradores[744].

Fue más o menos una semana el tiempo que transcurrió desde que llegaron a Pontevedra hasta que salieron rumbo a La Coruña; ahora la tarea de disfrazar al buque sería mayor que a la entrada en Pontevedra, además de nuevo se arriesgaban a ser descubiertos a la mínima indiscreción, razón por la cual, Soto decidió que debían ejecutar a varios posibles delatores: el cocinero Juan, el negro Joaquín y un marinero norteamericano que había permanecido con ellos tras el saqueo de la *Topaz;* a continuación lo dispusieron todo para hacer su aparición en La Coruña. Para efectuar la composición de una protesta de mar en toda regla necesitarían ahora de alguien que hiciese de capitán con más convicción; para ello recurrieron al piloto Rodríguez, el cual se haría pasar por el capitán abandonado en África y Freytas actuaría como escribano. La historia inventada del buque para relatar a quien les interrogase era la siguiente: el bergantín *"... había salido del Janeiro par las islas de Cabo Verde con cargamento de aguardiente, sederías; en una palabra, de los géneros que había a bordo robados* [...], *parte del cargamento lo habían desembarcado en dichas islas"*, la escasez de tripulantes la explicaban porque durante el temporal que les obligó a alejarse de Cabo Verde, se dejaron atrás en la lancha *"diez hombres, los cuales aunque intentaron venir a bordo, no lo pudieron conseguir por la fuerte marejada; que en otra ocasión se fueron en una verga al agua seis o siete hombres, habiendo fallecido los que faltaban de enfermedad"*[745], las vías de agua que tenía el buque les habían obligado, tras

---

[744] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fols.: 15 r. y v.
[745] Ibídem, fol.: 16.

muchos esfuerzos, a tener que entrar en el puerto más cercano. Para fingir estas vías de agua incluso barrenaron en parte el bergantín. Advirtió Soto a todos, en especial a los portugueses, que no debían irse de la lengua, que el comandante del buque era Pedro Mariz, bajo la apariencia del piloto Rodríguez. El buque debía entrar en La Coruña para reparar averías y, durante ese tiempo, el cargamento quedaría consignado al comerciante local Francisco José Brabo[746].

Considera el fiscal que muy seguro de sus posibilidades debía estar Soto para desoír los avisos de que a bordo había personas que estaban redactando diarios donde narraban todo lo que había sucedido hasta entonces y que incluso había personas dispuestas a la delación; nada de eso le perturbaba, se sabía perfectamente seguro en La Coruña. Verificaron su entrada en ese puerto el 26 de abril, el pabellón imperial brasileño ondeaba de nuevo en el bergantín; la falúa de sanidad les salió al encuentro y, a bordo iba el consignatario que se ocuparía del cargamento. Manuel Antonio Rodríguez se presentó como el capitán del bergantín llevando consigo los documentos que le acreditaban y que demostraban, al menos en apariencia, lo que ellos afirmaban ser y haber padecido.

El fiscal no halla justificación posible a la facilidad con que entraron en puerto y lograron descargar sin que nadie se preocupase por la veracidad de cuanto afirmaban los piratas, bueno, realmente sí encuentra una justificación: la venalidad de los funcionarios públicos; afirma Lasso de la Vega que la historia que contaban los piratas no tenía base ninguna, era fácil descubrir la sarta de patrañas y mentiras con que revistieron su entrada en La Coruña, la pura comparación de cuanto decían con el diario de navegación, la

---

[746] González de Vega, *op. cit.*, pg.: 355. Francisco Javier Brabo, según el fiscal. AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fols.: 16 v.

inspección detallada de la protesta de mar, el rumbo tan inverosímil que habían seguido, el cargamento y los puertos tanto de partida como de destino del mismo. Dice el fiscal que:

"... el propio Freytas, sorprendido de la facilidad con que fue admitida protesta tan mal fraguada [...], *reconoce en ella el poderoso influjo del oro; pues a no ser así, exclama, ¿có*mo *puede creerse que la autoridad que le hizo lectura de la protesta y los demás empleados allí presentes, tuviesen por verdadero escribano a un hombre vestido de marinero, desaliñado y con las manos llenas de alquitrán?"*; más adelante añade *"¿no hubieran hallado los comprobantes del crimen en los barriles de pólvora, sables, pistolas y centenares de fusiles que los piratas aun conservaban a bordo, y que ciertamente no son renglones de exportación y comercio entre el Brasil y las islas de Cabo Verde?¿Quién vio el diario de navegación y lo confrontó con la derrota trazada en las cartas?¿Tan acordes, sagaces y serenos estuvieron entonces en sus relatos y exposiciones estos hombres que luego han incurrido en contradicciones monstruosas al momento que empezaron a ser examinados legalmente?"*[747].

Lo que anteriormente fueron acusaciones implícitas pasan a ser ahora bastante explícitas, en contra de lo que opina González de Vega acerca de que el fiscal pasó de puntillas sobre la acusación a las autoridades de marina implicadas[748]; nosotros pensamos que el fiscal sí señaló a los culpables de colaboración necesaria para la introducción del botín; de hecho, en su dictamen advierte que si la infidelidad de los empleados en la administración se mantiene y no es investigada y castigada se podrán repetir infinidad de veces estos fraudes y delitos[749]; Lasso de la Vega, como hemos indicado antes, no parece haber tenido toda la libertad deseable para ejercer convenientemente la acusación y sentar en el banquillo a buena parte de los culpables, aquellos que quizás no se mancharon las

[747] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fol.: 17 v. y 18 r.

[748] González de Vega, *op. cit.*, pg.: 362. Sí estamos de acuerdo con él en que no acusó de colaboración necesaria al cónsul de Portugal, al cual nunca identifica por su nombre a lo largo de todo el documento. Sin embargo, el intercambio de correspondencia con sus superiores demuestra lo interesado que estaba Lasso en conseguir que se condenara a los mandos de la marina implicados y a Brabo.

[749] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fol.: 18 r.

manos de sangre pero que, con sus acciones, contribuían a que otros pudiesen borrar las huellas de sus crímenes.

Volvamos ahora sobre los hechos. Nada más llegar a La Coruña tuvo lugar uno de los sucesos imprevistos por Soto: Nuño Pereira, uno de los principales amotinados y miembro de círculo íntimo de Soto se fugó del bergantín. El temor a un desenlace fatal se apoderó de Soto que denunció la desaparición de Pereira, el cual pronto fue hallado y conducido, por la fuerza armada, como prófugo a bordo. Una demostración más del poder y venalidad de aquellos que, desde tierra, colaboraban con el cabecilla de los piratas; sin embargo, sabedor del destino que podría aguardarle de permanecer a bordo, intenta de nuevo la fuga a la noche siguiente y esta vez le acompaña la suerte. Ante esto el único recurso que quedaba a Soto era desacreditar cualquier revelación que pudiese efectuar Pereira. Para ello hizo propalar el rumor de que el portugués estaba loco. No fue el único que intentó la fuga: el piloto Manuel Antonio Rodríguez se escapó también del bergantín y, durante dos o tres días, anduvo oculto en el barrio de Santa Lucía, extramuros de La Coruña. Pasados estos días, Rodríguez se dirigió a la residencia del cónsul de Portugal en esa ciudad y a él confesó toda la verdad de lo sucedido en el bergantín; el diplomático mandó llamar a Brabo a quien reiteró la misma confesión; de resulta de ello lo único que obtuvo el piloto fue que, el hijo del cónsul acompañado de Brabo, lo condujesen de nuevo a bordo. Esta fuga y confesión del piloto sirven al fiscal para pedir al consejo de guerra que rebajasen la pena aplicable a este individuo[750].

La delación del piloto haría que los acontecimientos se precipitasen. El falso consignatario se presentó a bordo indicándoles que debían partir inmediatamente, para lo

[750] Ibídem, fols.: 19r. y v.

cual les proveyó en el mismo momento de los papeles y documentos que debían servir para verificar su salida en toda regla, toda vez que el buque ya había podido ser reparado. La salida tuvo lugar ese mismo día 4 de mayo; el piloto trató de hacer responsable de cualquier muerte más a Brabo al preguntarle *"¿quién queda ahora responsable de la vida mía y de mis paisanos si estos hombres nos matan en la mar?"*[751]. Antes de desembarcar Brabo entregó a Soto una letra por valor de veinticinco mil pesos fuertes pagaderos por su agente en Gibraltar por el valor de parte del cargamento; a continuación le amenazó con matarle si al amanecer el bergantín permanecía en La Coruña.

III.3.1.5. Apresados en Cádiz

Gibraltar aguardaba pues a estos hombres, Soto les anunció que allí cambiarían la letra y venderían el bergantín y de la suma de ambas cantidades harían el reparto. Sin embargo a sus más íntimos hizo otra confesión muy diferente: temía que en aquel puerto estuviese presente el último bergantín inglés saqueado cerca de España; por ello, sus más directos cómplices creían que su verdadera intención era encallar en Berbería, acabar con los portugueses y repartirse el botín entre los principales cabecillas del motín. Conforme se alejaron del puerto de La Coruña fueron deshaciéndose de parte de las armas, y de todos los víveres que no fuesen necesarios para efectuar la travesía hasta Gibraltar; sólo conservaron unas cuantas pistolas, algunos sables y tres carabinas. Los cañones, pólvora y balas fueron depositados en la bodega para servir como lastre. Hace que sus hombres se disfracen con harapos y ropas destrozadas. Sobre este último punto no pierde la oportunidad el fiscal, de nuevo, de relatar la estupidez de los actos de estos piratas, los cuales

[751] Ibídem, fol.: 20 r.

"... habiendo prestado sus esfuerzos para la consecución de sus atroces designios, hallándose en el término de su criminal carrera y asociación, se dejan arrebatar su amargo fruto, único alivio que los arrastrar a la perdición, con la sumisión y conformidad de esclavos [...]. *Esta inconcebible docilidad en hombres que deben creerse dotados de un ánimo feroz, desconfiado y resuelto, sólo puede explicarse por el extremo sometimiento a que desde luego supo acostumbrarlos su desalmado jefe, con sus actos repetidos de crueldad y venganza"*[752].

La noche del nueve de mayo divisaron unas luces que creyeron identificar como el fanal de Tarifa, Soto ordenó que se dirigiesen contra ellas y embarrancasen el bergantín. Acometieron esta acción a pesar de las opiniones en contra de algunos de ellos; al amanecer, para su sorpresa reconocieron el lugar como la playa de Santa María de Cádiz[753], a una legua de la ciudad, más o menos donde se alza el ventorrillo del Chato y, sin embargo, más tranquilo parecía estar Soto su opinión al respecto es bastante reveladora: "... *en otra tierra podía haber dado peor, pues en aquella todo se vendía hasta el último clavo"*, decía además poseer una letra por siete mil duros, dinero con el cual no tendrían que temer a la justicia pues *"en España lo que no hacía el dinero, ni dios nuestro Señor era capaz de hacer"*[754] ; estas palabras figuran subrayadas en el manuscrito del fiscal, de nuevo parece, a nuestro juicio, dar a entender el ambiente general de corrupción dentro de la administración. Creemos que este nuestro parecer se ve refrendado por la narración que hace Lasso de lo acontecido en las primeras horas de estos piratas en Cádiz. Advierte el acusador que pareciera que un espíritu maléfico se hubiese apoderado del sentido y la razón de todos cuantos comisionados o autoridades examinaron el buque y a los falsos náufragos, que no ven o no quieren ver la realidad. Nada para ellos fue motivo de desconfianza: carecen de diarios de navegación, de documentación, no llevan cartas de marear, no les

[752] Ibídem, fol.: 21 r.
[753] Se equivoca González de Vega al ubicar el faro del Castillo de San Sebastián, el cual sitúa en la Isla de León; González de Vega, *op. cit.*, pg.: 357.
[754] Ibídem, fol.: 21 v.

extrañó la poca tripulación, no les extrañó la inevitabilidad del naufragio[755] y, por si aun fuera poco, critica el fiscal lo lacónico del interrogatorio: conciso en las preguntas y evasivo y estéril en las respuestas; y a pesar de todo son admitidos los hechos y se acepta el naufragio como verdadero[756].

El escribano de marina de Cádiz, José María de la Cruz, no identificado en el sumario pero sí en otros documentos insertos en el expediente de este caso, constituyó un tribunal en el propio ventorrillo del Chato, estaba acompañado por otra persona no identificada, allí tomaron declaración en primer lugar a Soto, quien según González de Vega, entregó al escribano un cajón de porcelana china en la misma playa nada más personarse Cruz en ella[757] ; fue el cabecilla de los piratas, el cual se identificó ante el escribano como Ramón Peredo natural de Santander, quien se ofreció a actuar de intérprete de los portugueses cuando fuesen éstos llamados a declarar. Esta es una de las razones por la cual piensa el fiscal que, en ningún momento, éstos se alzasen contra los amotinados o los denunciasen, veían que nada podía oponerse a los designios de Soto, que los funcionarios de aduanas y de marina eran fácilmente corruptibles y, ahora, en el preciso momento que podrían denunciarle, se encontraban teniendo que prestar declaración de uno en uno, ante un escribano de marina que obtendría filtradas sus declaraciones por la

[755] Según el fiscal era bastante difícil que hubiesen podido naufragar ya que en esa noche y en las precedentes sólo tuvieron bonanzas y ventolinas del S y del SE.

[756] *"He indicado antes, aunque muy ligeramente, los vicios de que adolece el llamado expediente de naufragio, y el consejo ha podido oír y notar lo bastante en el curso de esta causa, para formar juicio de los sucesos ocurridos en la playa, con motivo del deliberado naufragio del buque brasileño. Además, no son de este lugar las sobradas razones con que se demuestra la ilegalidad de las diligencias practicadas en aquella indagación sumaria y la sustitución de las declaraciones que obran en el referido expediente. Sólo indicaré que de lo actuado hasta la fecha, han resultado cargos contra determinadas personas de que se ha formado ramo separado, que por superior determinación reciente, no pertenece ya al conocimiento de este tribunal militar".* AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fol.: 25 r.

[757] González de Vega, *op. cit.*, pg.: 357.

traducción que Soto pudiese hacer de ellas, eso sin contar además la siempre amenazadora presencia del contramaestre y jefe de piratas, describe de forma maestra la situación el fiscal: los portugueses

"se presentan sucesivamente para este solemne acto, son introducidos en una reducida habitación; y allí, en vez del imponente aparato de la autoridad judicial sólo hallaron a dos hombres desconocidos [...] *y en presencia de Benito Soto, de su dominador, del tirano cuya venganza, sabían, era tan cruel como segura: del que vieron en La Coruña allanar y hacer nulos todos los obstáculos y respetos, e ilusorias las precauciones dictadas por las leyes* [...]*, allí, sin otro órgano ni intérprete que el mismo Soto, se les exige, no juramento, no declaración, sino su ciego asentimiento y conformidad con lo dicho por aquél; y cuyo asentimiento y conformidad, dieron los más, sin preceder una simple lectura"*[758].

Fueron admitidos a pasar a la ciudad y se aceptó como bueno cuanto dijeron los piratas, los cuales vivieron con tranquilidad durante algunos días por los extramuros de la ciudad. Sin embargo, el ocio de estos piratas y las sospechas que habían levantado en otras personas que se personaron en la playa la mañana del naufragio acabaron por delatar a los culpables.

Hacíamos referencia a otra persona presente en el escenario del naufragio, se trataba de Mr. J. M. Brackenbury, vicecónsul británico en Cádiz, éste había recibido, como era costumbre en estos casos toda la información que el *Lloyd's Lists* había publicado sobre lo acontecido a la fragata *Morning Star*, la cual, recordemos, había arribado a Londres el 19 de abril; el extraño comportamiento observado por el diplomático británico en los náufragos le hizo conjeturar que ésos podrían ser los piratas de los que hablaban los oficios recibidos del almirantazgo inglés y que el *Lloyd's Lists* había publicado; estas sospechas le movieron a señalarlos como tales ante las autoridades del puerto de Cádiz[759].

---

[758] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fols.: 25 r. y v.

[759] Lazaga, *op. cit.*, pg.: 255.

Ociosos y derrochando dinero comenzaron a cometer errores, uno de los más graves lo cometió el piloto Rodríguez cuando, siguiendo las órdenes de Soto, fue a presentarse como capitán y dueño del bergantín y, en condición de tal, tratar de vender los restos del mismo por contrato secreto, algo que contravenían las leyes españolas, las cuales determinaban que este trámite debía hacerse en pública subasta. Como dueño y capitán se presentó al vicecónsul portugués en Cádiz, se identificó como Pedro Mariz de Sousa Sarmento, pero para su desgracia el padre de este oficial portugués era un almirante de la marina brasileña muy conocido por el diplomático portugués[760]; por si esto fuese poco, para un observador nada avezado, no hubiese escapado el detalle de la poca concordancia entre los modales exhibidos por Rodríguez y los adecuados a un oficial de carrera.

A pesar de las denuncias y de los rumores que corrían por la ciudad, las autoridades no reaccionaron con la prontitud que cabría esperar de ellas, algo que continuamente reprochaba el fiscal Lasso, según el escribano de marina era un naufragio sin más, había archivado, pues, el caso; hasta el día 14 no fueron llamados a declarar ante los juzgados de marina. Uno por uno ofrecieron versiones muy diferentes y contradictorias de su singladura: orígenes y destinos diferentes, pérdidas de tripulación justificadas de muy diferentes modos, extravío de documentos en circunstancias inverosímiles y, a pesar de las contradicciones, no fueron detenidos para escándalo del instructor del caso[761]. La orden de detención se redactó al día siguiente y se le dio curso dos días más tarde, el 17 de mayo; esta falta de diligencia, según Lasso, ocasionó la fuga de cuatro de los inculpados: Soto, Fernández, Laida y Santos, fuga a la larga muy perjudicial para el caso, porque con la

[760] Ibídem, pg.: 254.

[761] En nuestro modesto juicio y vista la capacidad de Soto para conseguir sobornar a cualquier cargo, no hubiese sido muy extraño que consiguiese, mediante la venalidad, que algún funcionario judicial le filtrase la

desaparición de Soto se perdió la clave principal para investigar las tramas de corrupción en Galicia y en Cádiz. Soto fue capturado por los ingleses en Gibraltar la noche del cinco al seis de julio de 1828, Laida y Fernández, junto con Nuño Pereira fueron apresados en La Coruña y remitidos a Cádiz para su enjuiciamiento. Sólo Santos, que huyó desde Gibraltar a Génova para, a continuación, saltar a América escapó a la justicia, la cual tuvo que contentarse con juzgarlo en rebeldía[762].

Finalmente el caso se resolvería en dos juicios separados, de una parte los quince tripulantes y los fugados Soto y Santos, juzgados en Cádiz en rebeldía y, de otra parte, el juicio seguido contra Soto por parte de los británicos en la Roca. En el caso de Cádiz fue una instrucción larga, el proceso se alargó hasta diciembre de 1829; el fiscal formuló las acusaciones señalando primero los delitos comunes a todos, para después dividirlos señalando a cada cual como culpable de las acciones cometidas a título individual. Nadie quedó libre de acusación posible, ni siquiera los portugueses que habían quedado obligados a bordo del pirata, ya que como hemos visto antes, el fiscal los acusaba de pasividad ante el delito y de haber sido incapaces de denunciar los hechos con contundencia, éste rechazó los razonamientos que aquéllos alegaron para justificar esa incapacidad para denunciar: la facilidad con que Soto obtenía, mediante el soborno, aquello que quería de las autoridades ya que

“la sola y simple idea de lo justo y lo injusto debió haberlos decidido sin vacilación; y su primer deber; apenas pisaron tierra donde había leyes y hombres que las respetasen y

---

orden de apresamiento contra él y sus secuaces con el tiempo de antelación suficiente como para poder fugarse.

[762] *“Con respecto al fugitivo José de los Santos, nunca pudo ser habido. Hará unos quince años, vivía en Buenos Aires, donde ejercía el comercio con crédito de honradez, desde que puso los pies en la república Argentina, si bien se le designaba como uno de los piratas de Cádiz, el único que había logrado escapar de la justicia humana”*, Castro, A. de: *La Palma de Cádiz* de 2/VIII/1888.

sostuviesen, fue correr a denunciar al magistrado, a la sociedad por cualquier medio el crimen, y correr el velo que envolvía misterios tan espantosos"[763].

Pormenorizar cada una de las acusaciones haría demasiado extenso este epígrafe, así que señalaremos algunas de las más reseñables, incidiendo particularmente en los argumentos presentados por cada uno de los defensores. A Benito Soto se le acusó de ser la cabeza principal de la rebelión, de matar alevosamente por su mano con la ayuda de Laida a Miguel Ferreira y, en solitario, de acabar con la vida de cuatro marineros norteamericanos, de herir de muerte al capitán de la *Topaz;* se le acusaba, igualmente, de ordenar los asesinatos de capitán y marineros de la fragata *Morning Star* que subieron a bordo del bergantín *Defensor de Pedro*, de encomendar el asesinato de Francisco Caraballo y los de sus compañeros Juan el cocinero y el negro Joaquín, así como el marinero norteamericano que había permanecido en el bergantín; se le acusaba de ordenar las matanzas de las fragatas *Morning Star* y *Topaz*, así como de ordenar el incendio de ésta última, según el fiscal pasaban de setenta y cinco las muestres que ordenó ejecutar[764].

El fiscal incide sobre la ferocidad de Soto, su incapacidad para la compasión, su falta de empatía; se admira de la forma en que había logrado subyugar a esos hombres, cómo los había sometido a su voluntad; dos de los franceses de la tripulación afirmaban que *"... el horror que había inspirado con su crueldad era tal, que no se atrevían a hablarse mutuamente por miedo de ser muertos al momento que revelase cualquier intento de su parte"*, y uno de ellos, Lerendú, añadía *"que la obediencia de todos era tan pronta, que si le hubiera mandado echarse al fuego lo habría hecho"*[765].

---

763 AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fol.: 26 r.
764 Ibídem, fols.: 27 r. y v.

765 Ibídem, fol.: 28 r.

Para el fiscal la culpa de Soto se agrava desde el punto y hora que decide venir a España a vender su botín y *"... corrompiendo por medio del oro la dudosa fidelidad de algunos empleados, logró hacer alarde y mostrarse con frente serena a pesar de tan multiplicadas apariencias de delito y en medio de las autoridades destinadas a precaverlo y perseguirlo"*[766]. Concluye el fiscal lamentándose de su huida ya que con él se iba la clave de los infinitos fraudes, colusiones e ilegalidades. No consta el nombre del defensor de Soto en el juicio seguido contra él en Gibraltar y, más bien, parece que fue el propio pirata quien ejerció como tal; alegó una sarta de incoherencias que se situaban fuera del caso; decía haber venido en el Defensor de Pedro desde La Coruña a Cádiz y que en este último puerto le habían prometido el puesto de piloto en un buque que debía comprar el supuesto capitán, quien no apareció, en resumen se declaraba inocente[767].

Añade Lazaga, en su publicación sobre la causa seguida contra los piratas, un episodio bastante llamativo; al día siguiente de ser condenado a morir ahorcado en Gibraltar se le indicó a Soto que un confesor acudiría a socorrerle espiritualmente, éste rechazó en principio tal posibilidad y sólo poco tiempo antes de ser ejecutado accedió a confesar ante un sacerdote; éste debía guardar el secreto de confesión, sin embargo, sí señaló que todo cuanto se había dicho en el tribunal era cierto: que él era el jefe de los piratas, pero que sólo había cometido dos asesinatos, el de Ferreira y el de un marinero norteamericano, este segundo asesinato lo justificaba por haberle inferido el marinero una herida en la rodilla; todos los demás crímenes, según Soto, los había ordenado Saint-Cyr y él siempre había intentado mediar para evitar que tales hechos se produjesen[768].

---

[766] Ibídem, fol.: 28 r. y v.

[767] Lazaga, *op. cit.*, pg.: 278.

[768] Ibídem, pg.: 279.

A Víctor Saint-Cyr de Barbazán, en palabras de Lazaga el más villano de toda la partida[769], le acusaba el fiscal de tener una especial predisposición al ejercicio de la violencia y de una extrema docilidad y exactitud en lo referente al cumplimiento de las órdenes impartidas por Soto; sin embargo demostraba tener iniciativa para el delito: compone de su propia mano la bandera de la república de Buenos Aires, era de los primeros en saltar al abordaje y competía y superaba en crueldad a cualquiera de sus compañeros de fechorías. De él partió la idea de violar a Mrs. Logie, en su defensa, Saint-Cyr alegaba que sólo había accedido a los deseos de aquella mujer, la cual se mostró dócil y complaciente.

Francisco de Paula Osorio, alférez de navío de la Real Armada, ejerció como defensor de Saint-Cyr, para él la claridad de la causa era manifiesta y no había objeciones contra los delitos, sin embargo, indicaba que ninguno de ellos había sido cometido por un exceso de maldad; que había cometido el error de comprometerse con Soto a organizar el motín y que una vez comprometido, cualquier paso atrás le habría costado la vida. Siempre se habría manifestado, según el defensor, dispuesto a interceder por la vida de los portugueses y a tratar de evitar cualquier exceso; el defensor sólo pedía que el tribunal considerase estos extremos no para absolver a Saint-Cyr, sino para al menos mitigar la pena que debía recaer sobre él[770].

Ardua tarea la del defensor si tenemos en cuenta algunas otros de los delitos señalados por el fiscal: tras saquear e intentar hundir la Morning Star, de regreso al Defensor de Pedro, Saint-Cyr fue encomendado por Soto para ejecutar al capitán y marineros de la fragata inglesa, los cuales aguardaban en la bodega del bergantín, por su propia mano acabó con la vida de dos de ellos; colaboró en el simulacro de ejecución de

[769] Ibídem, pg.: 275.
[770] Ibídem, pgs.: 130-131.

Caraballo, apuñalándole; fue uno de los que ejecutaron al pasaje y tripulación de la Topaz, además de colaborar en su incendio; por último, colaboró íntimamente con Soto en las negociaciones para la venta del cargamento en Galicia; el fiscal lo señala como un verdadero fanfarrón ya que *"... varios testigos aseguran que se jactaba siempre de haber hecho más mal del que realmente había ejecutado"*. El fiscal decía que por su formación y cualidades personales, a diferencia de sus compañeros, no podía escudarse en la ignorancia para la comisión de sus delitos[771].

Hemos escogido estos dos ejemplos por ser bastante diferentes entre sí como personas, por un lado el cabecilla de los piratas, antiguo marinero, contrabandista iletrado pero con una importante cualidad: su capacidad de seducción, la cual le permitió someter a su voluntad a diecisiete hombres, a los cuales condujo durante dos meses y medio a la perdición; por otra parte, el joven francés, aristócrata, culto y educado, fascinado por la figura del brutal líder al cual, sin dudar, presta todo su apoyo, contribuyendo con acciones de su propia iniciativa a la consecución de los fines marcados en su estrategia de destrucción. Los dos piratas mostraron una total falta de empatía, reforzada por aspectos secundarios en sus procesos: el alegato de inocencia de Soto, su falta de arrepentimiento, la misma que exhibió el propio Saint-Cyr, el cual, según una anécdota narrada por Lazaga, sabedor de que no había verdugo en Cádiz y que éste tendría que venir desde Sevilla se ofreció a ser él mismo quien ejecutase a sus compañeros a cambio de obtener la conmutación de su pena de muerte, se desechó su petición y se dieron órdenes para apartarlo de sus compañeros[772].

---

[771] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fols.: 33 r. a 35 v.
[772] Lazaga, *op. cit.*, pg.: 275.

Terminaba el fiscal sus conclusiones con una frase admonitoria dirigida al tribunal: *"uno de los principios de la Justicia es impedir la repetición del delito, por medio del Escarmiento,* [...] *y que sólo de este modo es útil y provechoso para la Sociedad el suplicio de los delincuentes"*[773]. Lasso concluyó su exposición al tribunal el 18 de noviembre de 1829, la sentencia se dictó el 3 de diciembre[774]; fue la que sigue: Benito Soto fue condenado en rebeldía a ser ahorcado y descuartizado y los cuartos expuestos en escarpias a la orilla del mar; José de los Santos, también condenado en rebeldía a ser ahorcado, descuartizado y sus cuartos expuestos en escarpias a la orilla del mar; Nicolás Fernández, Antonio de Laida, Saint-Cyr de Barbazán, Mario Guillermo Tetó, Frederic Lerendú y Nuño Pereira, condenados a ser ahorcados, descuartizados y sus cabezas expuestas en escarpias a la orilla del mar; François Goubin, Pedro Antonio, Domingo Antonio y Joaquín Francisco, condenados a ser ahorcados. Al piloto Manuel Antonio Rodríguez se le aplicaba una pena de diez años de presidio y a presenciar el ajusticiamiento de sus compañeros; Cayetano Ferreira, condenado a 8 de años de presidio y a presenciar las ejecuciones de sus compañeros; Manuel José de Freytas, condenado a 6 años de presidio de los cuales podía descontarse el tiempo que ya llevaba en prisión, también tendría que contemplar las ejecuciones. José Antonio Silva y Antonio Joaquín, condenados a seis años de prisión, sin posibilidad de descuento, y a presenciar las ejecuciones. En cuanto al negrito Joaquín Palabra se le obligaba a presenciar las ejecuciones y posteriormente habría de ser entregado al cónsul de Portugal para que lo remitiese a su legítimo propietario; este desdichado tuvo

---

[773] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, fol.: 52 r. y v.
[774] González de Vega, *op. cit.*, pg.: 363.

que acudir a Gibraltar a testificar en la causa contra Benito Soto, finalmente su testimonio fue desechado por el tribunal[775].

El nueve de enero de 1830, fueron puestos en capilla los reos; para el día de la ejecución se tomaron especiales medidas de control y vigilancia, se situaron piquetes de tropas en diversos puntos de la ciudad y se procuró que el traslado de los presos desde la cárcel real a los glacis se hiciese sin interrupciones; la decapitación de los cadáveres debía ser supervisada por el fiscal y las tropas puestas a su mando y no se debían poner objeciones a la introducción de las cabezas en la ciudad para su pública exposición clavadas en escarpias[776].

La ejecución estaba fijada para las once de la mañana del día once de enero de 1830, las formalidades serían cumplidas escrupulosamente: los reos conducidos a los glacis con la escolta correspondiente, las tropas formadas en cuadro frente al patíbulo, el fiscal dirigiendo todas el proceso, la publicación del bando de ejecución y la preceptiva lectura de la sentencia a los condenados. El lugar designado para las ejecuciones era el glacis más cercano a la bahía, así podrían ser contempladas, como estaba mandado, por los botes tripulados de los buques de guerra fondeados en la bahía, así como por los mercantes que también se hallaban en la misma. Las ejecuciones de los seis primeros reos, dos de los cuales además debían ser decapitados (Nuño Pereira y Lerendú), concluyeron a las dos de la tarde, a continuación desfilaron las tropas por delante de los cadáveres, los cuales

---

[775] El alegato de la defensa de Joaquín Palabra, ejercida por el alférez de navío de la Real Armada Ignacio Laveaga, concluía con una petición expresa dirigida al tribunal: *"... hallándose justificada su inocencia, espero y suplico se sirva así declararlo, y que además interponga todo su respetable influjo y mediación para que mi joven cliente sea admitido en una casa pública de Beneficencia, en donde al mismo tiempo que se le instruya en los sólidos principios de nuestra santa y verdadera religión, adquiera los conocimientos necesarios que lo hagan útil a si mismo a lo general de la sociedad"*, Lazaga, *op. cit.*, pg.: 200. Parece que el defensor no deseaba que el joven esclavo volviese a su original estado de sumisión.

[776] Lazaga, *op. cit.* pgs.: 213-215.

quedaron en pública exposición hasta la hora de ser decapitados; una hora más tarde de nuevo formaban las tropas para el acto de decapitación, los cadáveres fueron entregados a los Hermanos de la Caridad y las cabezas fueron expuestas en el ángulo saliente del castillo de Puntales que caía sobre la bahía, el acto concluyó en torno a las ocho de la tarde, a esa hora los condenados a presenciar las ejecuciones fueron conducidos de nuevo a sus celdas[777].

Al día siguiente se repetirían las mismas formalidades, los cadáveres fueron decapitados en la Cárcel Real, en presencia de los condenados a presenciar las ejecuciones, de nuevo los cuerpos descabezados entregados a la Santa Hermandad de la Caridad y de nuevo las cabezas conducidas a los puntos designados para su exposición: dos de ellas en el mismo lugar de la ejecución y las dos restantes en la parte más saliente de la punta de San Felipe, a la entrada del puerto de Cádiz. Cuando concluyó este truculento trámite[778].

El día 25 de enero de 1830, bajo un intenso aguacero, fue sacado Doto de su encierro en el castillo de los moros en Gibraltar y conducido hasta el lugar de su ejecución, caminaba maniatado y acompañado de un sacerdote español, les precedía un carro en el que iba el féretro en el que yacería su cuerpo sin vida tras su ahorcamiento. El patíbulo estaba situado cercano a la tierra de nadie que separaba la colonia del territorio español, no tenía cadalso, así que se empleó el mismo carro que conducía el féretro para colocarle la soga al cuello; Soto subió al ataúd para arrojarse y morir colgado, sin embargo, parece ser que el verdugo calculó mal el largo de la soga y los pies del pirata casi alcanzaban el suelo, la distancia era lo suficientemente corta como para que no muriese pero, en cambio, sí estuviese sometido a una dolorosa e inhumana tortura; el pirata pataleaba y chillaba y para

[777] Ibíd., pgs.: 216-218.
[778] Ibíd., pg.: 219.

que su cuerpo colgase sin apoyo ninguno el verdugo excavó algunas paletadas de tierra bajo sus pies; la operación se prolongó más de lo deseable, provocando al reo tremendos sufrimientos mientras duró[779].

El fiscal no consideraba que el caso se hubiese cerrado con la condena de los piratas, en contra de lo que argumentaba González de Vega (quien probablemente sólo habría consultado la versión del sumario publicada por Lazaga[780]), su voluntad era la de sentar en el banquillo a aquellos funcionarios implicados en los casos de corrupción que habían permitido que el bergantín pirata entrase en tres puertos diferentes de la península y que no habían actuado con la diligencia debida. En un oficio del 4 de marzo de 1830, el fiscal se pregunta por qué el Auditor del Departamento de La Coruña no capturó a Brabo y a Aboal (tío de Benito Soto), así como a las autoridades implicadas, léase cónsul de Portugal, y los puso a disposición del juez[781]. Las autoridades señaladas por el fiscal, tanto en La Coruña como en Cádiz, estaban acusadas, al margen de la piratería, de los siguientes delitos:

1. Admitir la libre entrada del buque en La Coruña y Cádiz sin tener los documentos competentes;
2. Auxiliar para que se desembarcara clandestinamente el cargamento en La Coruña.

---

[779] Lazaga, *op. cit.*, pg.: 280; González de Vega, *op. cit.*, pg.:366-367.

[780] Baste un sencillo ejemplo para corroborar este extremo, en su obra, González de Vega argumenta que el fiscal se refería a Brabo siempre por sus iniciales y sin retirarle el Don: D.F.J.B.; efectivamente, así se expresa en la versión publicada por Lazaga, en cambio, en el manuscrito del fiscal se señala a Brabo con su nombre en extenso; recordemos que el asesor general de la Comandancia General de Cádiz dio su aprobación para la publicación del sumario siempre y cuando no se hiciera mención expresa a las autoridades y personalidades implicadas en casos de corrupción.

[781] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, oficio del 4/III/1830.

Del primero de los delitos resultaban culpables los capitanes de puerto y sus comisionados en las visitas a bordo; del segundo de estos delitos los culpables eran Aboal, Brabo y todo el personal de Rentas que cooperó. El asesor, en su línea de intentar evitar cualquier clase de culpa para la Marina Real, Rentas y Aduana, pidió el sobreseimiento del caso. En 20 de enero de 1831 el Consejo Supremo de Guerra consideró que todos los acusados debían ser procesados por la jurisdicción de Marina; en una carta de 20 de julio de 1830 el escribano de Marina de Cádiz, José María de la Cruz, declaraba que creía que en su acusación mediaba una venganza personal de Lasso de la Vega contra él[782]. Resulta vano decir que no hemos hallado ningún documento donde se aclare cuales eran los fundamentos de esa declaración por parte del escribano. Pese a los temores de Cruz, hubo sentencia absolutoria para él y para José María Orozco, capitán del puerto de Cádiz; el cacique Brabo escapó, como hemos visto, al brazo de la justicia; los tíos de Benito Soto, José Aboal y su esposa Teresa Porlar, fueron condenados a seis y cuatro años de presidio respectivamente. Como temían los portugueses encausados y no quería creer el fiscal, la venalidad había permitido que los corruptos quedasen fuera del alcance de la justicia.

III.3.1.6. El *Defensor de Pedro* como chivo expiatorio

Durante el juicio, el defensor de Lerendú, tratando de conseguir para su patrocinado una pena menor que la de muerte, dijo en su alegato: *"No más sangre, señores si el objeto del castigo es presentar a las naciones un cuadro que atemorice a los malvados para que se abstengan de quebrantar los vínculos sociales, me parece que este objeto está*

---

782 AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expte. 1656 *"Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos"*, carta del 20/VII/1830.

cumplidamente satisfecho, exterminando a los principales motores de la rebelión[783]. Estas palabras parecían destinadas no sólo al tribunal que juzgaba a los piratas, quizás llevasen implícito un mensaje que debía traspasar las paredes de la sala de vistas, es posible que su destinatario fuese otra instancia de gobierno.

Para sostener nuestras sospechas hemos de tener presente el contexto en el que se juzgó y ejecutó a los piratas: Cádiz era entre 1829 y 1830 una ciudad marcada por la represión tras el asesinato del gobernador de la plaza, José del Hierro y Oliver, por lo cual estas ejecuciones constituían un eslabón más en la cadena de decisiones destinadas a ejercer un fuerte control por parte del absolutismo de una ciudad caracterizada por situarse a la cabeza del liberalismo. La teoría del castigo ejemplar, destinado no tanto a servir de aviso a cualquier otro que decidiese ejercer como pirata sino más bien destinado a señalar a los que fuesen contra el orden establecido lo que podría sucederles, es la que expone Ramón Solís en su novela *El dueño del miedo*. Sin embargo, hay notables diferencias entre la realidad y los hechos expuestos por Solís en su obra: los piratas de la novela son seis pobres desgraciados que, a bordo de un falucho, se dedicaban a capturar artes de pesca, son detenidos en la playa cuando se disponían a cometer alguna fechoría; se les condena a muerte por ello y por sus antecedentes. En los días previos a su captura había sido asesinado el gobernador de la ciudad; quien ocupa su cargo tras su violenta muerte, sabedor de que podría conmutar la pena de muerte de aquellos pobres hombres, decide en contra del criterio de quienes le rodeaban que se les ejecutase con toda la pompa y el boato necesarios:

> *"Los seis piratas serían ahorcados al día siguiente de la publicación del Bando. Don Ginés, en la soledad de su cuarto, había planeado hasta los más mínimos detalles: Las horcas habrían de ser colocadas en lugares bien visibles. Tardó en elegir el sitio más apropiado y se decidió al fin por colocarlas dos a dos en los puntos más*

[783] Lazaga, *op. cit.*, pg.: 134.

frecuentados de la ciudad. Importaba mucho el golpe de efecto, especialmente cuando pensaba iniciar acto seguido la represión. La presencia de un ahorcado suponía, según el Brigadier, un estímulo muy poderoso para el cumplimiento de las leyes.

Dos de las horcas se colocarían en la Alameda, dos en las Puertas de Tierra y la otra pareja en las Puertas del Mar. De esa manera nadie podría entrar en la ciudad ni salir sin toparse con el macabro espectáculo. Los ahorcados de la Alameda servirían para poner fin al paseo que normalmente se celebraba bajo el arbolado del único parque de Cádiz. Un paseo es siempre lugar de comentarios y de conspiraciones –pensó don Ginés, incapaz de sacarle otro partido al contacto con la naturaleza- y siempre le vendría bien al orden público acabar con todos los desocupados que holgazanean por allí.

Pero eso no era todo. El Brigadier se había quedo un rato pensativo. Era necesario dar mayor realce a lo macabro. Los cadáveres habrían de permanecer en las horcas hasta nueva orden, y cuando esto escribía pensaba en el espectáculo de una carroña pestilente que tuviese en vilo a toda la población [...].

Consideraba preciso dar algunas disposiciones complementarias. Mientras estuviesen expuestos los cadáveres de los piratas, se cerraría el teatro y se decretaría el luto en la ciudad. Al toque de retreta se cerrarían las puertas, en todo momento vigiladas, exigiéndose para entrar y salir un salvoconducto del Gobernador"[784].

Creemos que la teoría del castigo ejemplar es más que plausible, sin embargo, pensamos que no sólo se buscaba causar un fuerte impacto en aquellos a quienes se sometía a represión y en cualquiera que optase por ejercer la piratería; esta sentencia que libraba de cualquier clase de culpa a muchos incompetentes y corruptos dentro del seno de la Armada Real y de la Administración de Rentas tenía un fuerte componente de resentimiento: durante los años que duraron las guerras de independencia en América, a lo largo de los cuales se combatió al corso insurgente, la Armada consiguió escasos éxitos en cuanto a capturas[785], generalmente fue burlada por estos corsarios; los casos de detenciones por lo general estaban asociados a motines y entrega a las autoridades españolas o a naufragios; las escasas capturas se saldaron con la imposibilidad de ejercer medidas de castigo contra estos corsarios. Para realizar esta afirmación nos valemos de documentación generada por

---

[784] Solís, R.: *El dueño del miedo*. Planeta, Barcelona, 1971, pgs.: 185-186.

[785] Afirma Currier que *"... los españoles no tuvieron éxito en apresar gran número de buques corsarios que maniobraban abiertamente en el Atlántico. Sin embargo, los portugueses consiguieron capturar algunos, entre los cuales se hallaban el 'Heroína' y 'El Mismo de Buenos Aires"*, Currier: *Los cruceros del General San Martín...*, pg.: 9.

la propia Armada Real: en agosto de 1825 las autoridades de marina de Algeciras remiten, por vía muy reservada, una consulta al ministro de su ramo acerca de cuál debería ser el trato que se otorgase a los prisioneros españoles a bordo del bergantín corsario colombiano *General Santander*, ya que el capitán del mismo propone un intercambio por otros insurgentes presos en esa plaza[786].

En el expediente generado por esa consulta se exponen otros precedentes de casos similares: en 1817 Almeyda solicitó un intercambio de prisioneros las autoridades de La Habana[787], el corsario adujo que si éste no se llevaba a cabo y, en cambio, el gobierno castigaba a los insurgentes ellos harían lo propio con los españoles; quizás como consecuencia de esta arrojada proposición del corsario se dictó en 16 de enero de 1818 una Real Orden en la que se especificaba que los prisioneros serían considerados *"rebeldes cuando fuesen naturales de los dominios de S.M., y como piratas siendo extranjeros"* [788]. Sin embargo, como quiera que la Armada Real no estaba en su mejor momento era

[786] AGM, Sección Corso y presas, legajo 5244.

[787] En una carta de Onís al Secretario de Estado Ceballos fechada en Washington en 30/III/1817 Informaba que el embajador francés le había hecho llegar una carta que recibida de Cuba, procedente de una persona digna de confianza, con fecha 28/II/1817 en la que se le informaba que el 26 del mismo mes: "*... se han presentado nueve buques armados delante de aquel puerto* [Santiago de Cuba] *, y que por medio de un capitán americano que venía de Cartagena a Cuba, habían intimado al gobernador de aquella plaza, que le entregase treinta prisioneros, que pertenecían a los insurgentes, y que según me persuado serán anglo-americanos tomados en uno de los piratas que se han apresado en aquel puerto, en la inteligencia de que si no se los entregaban, desde luego ahorcarían a la vista del fuerte todos los españoles que traían consigo, y todos los que cogiesen en lo sucesivo. Que el gobernador no sólo ha rehusado de entregarlos, sino que los ha hecho marchar para La Habana, añadiendo que sólo aquél jefe tenía facultad para canjearlos, que los insurgentes en consecuencia de esta repulsa bloquean el puerto, que ya han echado a pique una pequeña goleta, que quería salir de él, que amenazan de atacar la plaza; que el gobernador ha hecho redoblar las guardias, que hace girar patrullas toda la noche para impedir un desembarco, pero que la ciudad se halla conmovida: que hay dos partidos el uno compuesto de catalanes y otros españoles de Europa que quiere la Constitución de las llamadas Cortes, y que si se presenta Mina le recibirán con tal que no trate de segregar la Isla de la Corona; pero que el otro, y es el más fuerte, está por la independencia: que esta República y los insurgentes tiene allí mucha inteligencia, y que es de temer una insurrección de negros; y que estos barcos caerán sobre Baracoa*". AHN, Sec. Estado, legajo 5642, expte. nº 60.

Onís no terminaba de dar crédito a estas noticias, sin embargo, recordaba al Secretario de Estado que una insurrección de negros en Cuba sería una excusa perfecta para que los EE.UU. se lanzasen sobre Cuba.

[788] AGM, Sección Corso y presas, legajo 5244.

preferible evitar los malos tratos para los extranjeros no así para los españoles. En 1820 naufragó en Tarifa el corsario *Constitución*[789], los 71 prisioneros (marineros y oficiales que conformaban su tripulación) fueron entregados al cónsul de los EE.UU. a consecuencia de un indulto hecho público en 17 de abril de 1820. De nuevo los corsarios quedaban ajenos a la jurisdicción de la Marina.

Finalmente, en el caso de los prisioneros del *General Santander* se decidió que debía ser aceptado el canje de prisioneros y que, en lo sucesivo, sería conveniente adoptar tal medida cuando fuese necesario. Así se comunicó a los Departamentos y Apostaderos pero *"... procurando alejar toda idea de hacer parecer que S.M. reconocía la independencia de los gobiernos insurgentes de América, y sí como una medida que tomaban de su propia autoridad con sólo el objeto del bien de la humanidad"*[790]. Aquella oficio por la vía "muy reservada" dejaba bien a las claras cuál era la capacidad de respuesta de la Armada a las afrentas de los corsarios que, desde 1816, estaban actuando casi impunemente en las aguas peninsulares; no sólo daba por hecho la nulidad de la misma sino que además el gobierno dejaba caer sobre los oficiales de este cuerpo la responsabilidad de decidir sobre la suerte de sus propios compatriotas apresados por los insurgentes. En este, como en muchos otros aspectos, quedaba demostrado que la decencia era una virtud ausente de los gobiernos de Fernando VII.

Sin embargo, aun se bajó un escalón más en la incapacidad notoria frente a los corsarios insurgentes: en julio de 1826 son apresados los soldados del destacamento español en Vélez de la Gomera por la goleta corsaria colombiana *La Republicana*, su capitán Francisco Sebastián Gandolfo (o Gandulfo), el propósito no es otro que emplearlos

[789] Vide apéndice nº
[790] Ibíd., oficio de Pedro Díaz de Rivera al Secretario de Estado de Marina, de 10/IX/1827.

como moneda de cambio en el canje por 45 prisioneros colombianos que se hallaban en Ceuta, casi todos ellos tripulantes del bergantín *General Soublette*. Es decir, sin armada incluso los destacamentos terrestres quedaban a merced de los corsarios.

Los piratas del Defensor de Pedro se convirtieron en el perfecto chivo expiatorio; en ellos tenía la Armada Real la posibilidad de ejercer la justicia con todo el rigor que no había podido aplicar en las ocasiones anteriores, cuando tuvo corsarios insurgentes presos no pudo hacer nada más que alimentarlos en las celdas que ocupaban y aguardar a que se diese la oportunidad de realizar un cambio de prisioneros; bien es cierto que en esta ocasión se trataba de piratas dotados de especial vileza, piratas que se hicieron pasar por corsarios argentinos para el ejercicio de sus crímenes.

Desde que en 1826 tropas chilenas tomasen la isla de Chiloé, y con ella cayese el último bastión español en el continente americano, había cambiado la coyuntura con respecto a la existente durante las guerras de independencia hispanoamericanas, cada vez era menor la presencia de norteamericanos, ingleses o franceses ejerciendo como corsarios bajo pabellón de Colombia o de México, únicas naciones que continuaban realizando una guerra de corso contra España. No había, pues, posibilidad de que otros potencias como Gran Bretaña o los EE.UU. ejerciesen presión contra cualquier medida judicial adoptada en España contra corsarios capturados en nuestras aguas, sin embargo, seguía el gobierno y, por consiguiente, la Armada sin someter a juicio a ninguno de estos corsarios. En el caso de los piratas capturados en 1828 las posibilidades de ejercer la justicia con todo el rigor eran completas: en primer lugar se trataba pura y llanamente de piratas, es decir, habían cometido un delito perseguido y castigado por todas las naciones; y, en segundo lugar habían asesinado a ciudadanos británicos y norteamericanos; por otra parte, con el apoyo de funcionarios y empleados de Rentas y de la Marina, habían intentado ejercer impunemente

el contrabando en las costas españolas. Nada ni nadie se opondría a que estos hombres fuesen colgados del palo más alto y que cada uno de los corsarios insurgentes que quedaron impunes sirviese de lastre para ahorcarlos mejor. Qué buen papel habría hecho la Marina de guerra si la justicia hubiese sido completa, si hubiese actuado con igual rigor que contra los piratas contra todos los oficiales corruptos, que casos como éste, dejaban al descubierto.

III.3.2. La Declaración de París de 1856

En todos los océanos, en todos los mares, en torno a los inicios de la década de los treinta del XIX se vivían repetidas escenas que hacían retrotraerse a los hombres de la mar a tiempos bastante pretéritos; el Caribe estaba recuperando una imagen propia de las descripciones de Exquemelin, y el Índico hasta las Filipinas se convertía en un en el cual la navegación comercial corría un grave riesgo. El mar de la China meridional, las costas filipinas, indonesias y malayas eran ya el nido de piratas que se describe en las obras de Salgari.

Sin embargo, no fue la piratería la que movió a un grupo de naciones a establecer la llamada Declaración de París; los desmedidos abusos cometidos por corsarios en todos los conflictos habidos desde los inicios del XIX, con repetidos ataques al comercio neutral, hicieron que en distintas ocasiones, todas ellas sin éxito, se plantease una especie de entente que protegiese, en la medida de lo posible, los derechos de los neutrales. Sólo después de que transcurriesen algunos más de los primeros cincuenta años del siglo se pudo lograr un cierto entendimiento en materia de derecho internacional marítimo.

Tras la guerra de Crimea, en la que franceses e ingleses habían combatido del mismo lado, con sus respectivas flotas actuando en perfecta coordinación, los políticos franceses trataron de convencer a los ingleses, hasta entonces firmes defensores del corso,

de la necesidad de establecer una serie de reglas y acuerdos que salvaguardasen la libertad de los mares y los derechos de los neutrales en caso de conflictos internacionales.

Ya en 1854, en plena guerra de Crimea, el gobierno Napoleón III comunicó la renuncia temporal a la concesión de nuevas patentes de corso, y el ejemplo fue pronto imitado por Inglaterra. Algunos neutrales, caso de Austria, se comprometieron también en su abolición llegando a afirmar que cualquier acto de corsarismo *"...se consideraría y castigaría como un ejemplo claro de piratería"*[791]. La propia Austria en unión de otras naciones, entre las que se encontraba España, decidió que los corsarios no serían admitidos en los puertos neutrales salvo en el caso de peligro inminente. Ya en 1854, en los preliminares de la Declaración, se mostraron renuentes los Estados Unidos, no conformes con la idea de una abolición total del derecho de presas.

Concluida la guerra tuvo lugar en París un Congreso internacional con el fin de resolver de manera definitiva el conflicto. Siete potencias suscribieron los cuatro principios de esta Declaración el 16 de abril de 1856: Austria, Cerdeña, Francia, Gran Bretaña, Prusia, Rusia y Turquía.

Los grandes principios de esta declaración eran:

1. Abolición del corso;
2. el pabellón cubría la mercancía, salvo en el caso de contrabando de guerra;
3. la mercancía neutral no puede ser nunca capturable;
4. los bloqueos han de ser efectivos, es decir, mantenidos por una fuerza suficiente al efecto de impedir el acceso al litoral enemigo.

---

[791] Azcárraga y Bustamanate, *op. cit.*, pg.: 153.

Los Estados Unidos, como España y México, no suscribieron la declaración, fundaban su negativa en la *"... imposibilidad manifiesta de mantener una numerosa y costosa flota de guerra, por lo que no quisieron renunciar a una institución que les permitía esparcir a las fuerzas regulares del enemigo sobre los mares del globo terráqueo... "*[792].

El siglo XIX, pródigo en guerras y conflictos, ofrecería después de la Declaración magníficas oportunidades para comprobar la solidez de las posturas mantenidas por los signatarios de la misma y por aquellos que decidieron permanecer al margen de dicho documento. La reunificación italiana fue la primera de estas oportunidades, en ella, ninguna de las tres potencias implicadas, signatarios por otra parte de la Declaración, expidieron patentes de corso. Sin embargo, la guerra de secesión de los Estados Unidos, de 1861 a 1865, forzaría a esta república a replantearse algunos aspectos de su postura con respecto a la Declaración.

Por de pronto, los estados confederados, carentes de marina de guerra decidieron armar a corsarios, lo cual se hizo constar en el discurso del presidente Davis al Congreso de Montgomery de 26 de abril de 1861. En el extremo opuesto, el gobierno de Washington disponía de fuerzas navales y, por ello, Lincoln se mostraba dispuesto a suscribir los principios de la declaración de 1856, lo cual hizo saber dos días antes del discurso de Davis en Montgomery. Para los estados del norte, los del sur sólo podían ser considerados rebeldes, sin capacidad de expedición de patentes[793], los tripulantes de los corsarios sudistas sólo podían ser considerados piratas y, en caso de captura, tratados como prisioneros de guerra.

[792] Ibíd.
[793] El mismo argumento planteado por España durante las guerras de independencia hispanoamericanas

La postura que mantenía el gobierno de Washington era similar a la mantenida por España durante todo el período que duraron las guerras de independencia hispanoamericanas. Gran Bretaña y Francia, principales impulsores de la Declaración meditaron durante bastante tiempo la petición de los EE.UU. de adherirse a los principios de la misma considerando a los estados confederados del sur como rebeldes; en agosto de 1861 hicieron saber a Washington que, habiendo reconocido como beligerantes a los sudistas no podían aceptar la adhesión de los norteamericanos más que con la salvedad de que los confederados podían armar corsarios al no ser éstos signatarios de la Declaración.

Francia e Inglaterra reconocieron el derecho de ambos beligerantes a conceder patentes de corso, si bien alertaron a sus respectivos ciudadanos de la conveniencia de no prestar servicios a bordo de corsarios de ninguno de ambos bandos en conflicto. Los sudistas concedieron gran cantidad de patentes que causaron cuantiosos daños a los Estados del Norte; sólo en agosto de 1861 habían hecho ya sesenta presas[794].

La adhesión norteamericana a la Declaración se produjo en 1898 poco antes de la guerra contra España. En este enfrentamiento los Estados Unidos se mantuvieron fieles al acuerdo internacional que habían suscrito y no expidieron patentes de corso. España, que no firmaría la Declaración hasta el 20 de enero de 1908, sí observó la posibilidad de conceder patentes de corso durante esta guerra; a este efecto se dictaron las Instrucciones de 23 de abril de 1898, las más importantes de las cuales reproducimos en los apéndices.

Cincuenta y dos años transcurrieron hasta la definitiva abolición del corso, "una forma enmascarada de piratería", sin embargo, los piratas no quedaron desterrados de los mares. Este oficio secular aun continua manteniendo su plena vigencia en algunos lugares del globo: Golfo de Guinea, Filipinas, el mar de la China Meridional y la desembocadura del

Amazonas, son algunos de los lugares que el International Maritime Bureau nombra repetidas veces en los informes periódicos sobre piratería reproducidos en su página de internet[795]. Al fin y a la postre son muchas las circunstancias que deberían cambiar para poder acabar con esta forma de delincuencia.

[794] Ibíd.
[795] http://www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_piracy.asp

Parte cuarta: Conclusiones

Hemos abordado desde la perspectiva de los derrotados una historia que, a juicio de muchos, podría ser menor; un tema anecdótico en el enfrentamiento entre una metrópoli y sus colonias, anhelantes éstas de independizarse de la "madre patria"; sin embargo, esta sucesión de acontecimientos aun marginales o menores dentro de una historia de mayor envergadura nos ofrece muchas pistas sobre la realidad de un proceso de decadencia y cambio en las estructuras de un imperio; sobre la distinta manera de abordar el proceso de emancipación de América por parte de los gabinetes de diferente signo, liberales y absolutistas, que gobernaron España entre 1812 y 1828.

En las primeras páginas nos hacíamos una serie de preguntas que, junto con sus correspondientes respuestas constituían el armazón de este trabajo. Llegado es ya el momento de recapitular y de ver si a lo largo de todas estas páginas hemos contestado y, por tanto, demostrado las hipótesis que planteábamos.

Sin llegar a convertirse en incipientes armadas nacionales, toda vez que la mayor parte de estos corsarios fueron mercenarios, pasaron por ser una herramienta de gran importancia para impulsar la creación de dichas armadas; éstas debieron nutrirse en la mayor parte de los casos de elementos humanos "importados", sobre todo desertores de las principales marinas de guerra: franceses e ingleses. Emplear el término mercenarios puede provocar reacciones adversas entre los nacionales de las diferentes repúblicas que se implicaron en la guerra de corso; sin embargo, dejarnos llevar por la corrección política sería faltar a la verdad y a la pretendida [y, por otra parte, inexistente] objetividad del historiador. La mayor parte de los corsarios que sirvieron bajo los pabellones nacionales de los diferentes territorios de la América hispana que recurrieron a ellos acudieron a la llamada del oro; salvo muy contadas excepciones no podemos hablar de una especie de "hermandad

americana" que los moviese a luchar, de un modo altruista, por la libertad de las Américas. Incluso en aquellos casos en los que se imbricaba al afán de riqueza un cierto rencor personal, como fue el del corsario Almeyda, pensamos que prevalecía el ansia de lucro muy por encima de las motivaciones de odio hacia los españoles. Para ello nos basamos en los hechos de manera pura y simple: acabadas las guerras de independencia Almeyda tomó la bandera de Buenos Aires para luchar contra los brasileños y aun cuando las ordenanzas de corso argentinas establecían que los negros capturados en una acción de corso debían ser liberados, Almeyda no dudó en convertir en objeto de mercadeo incluso a los marineros negros libres de varias sumacas portuguesas, todas ellas capturadas frente a la costa de Brasil en 1827. En actitudes así no brillan el altruismo y los hermosos ideales de defensa de la patria o de lucha por su libertad.

Es muy de lamentar que buena parte de la historiografía hispanoamericana sobre este asunto aun hoy día siga denominando a estos corsarios como "patriotas". Dudamos mucho que estos ciudadanos norteamericanos, ingleses o franceses se lanzasen a pasar privaciones, peligros o arriesgarse a ser capturados por el puro afán de defender la libertad de las nacientes repúblicas ¿y todo ello por nada, por la simple y miserable paga de un marino de guerra? Lo sentimos mucho, pero tal tesis no se sostiene, sobre todo cuando consultamos los orígenes de dichos corsarios y cuando vemos que la mayor parte de sus presas fueron vendidas en los Estados Unidos.

Bien es cierto, eso sí, que las repúblicas hispanoamericanas se beneficiaron de su intervención: acabaron con la superioridad naval española (a pesar de estar muy menguada con respecto a la de finales del XVIII, aun conservaba fuerza suficiente como para ejercer un cierto poder coercitivo en América) y contribuyeron a la anulación del comercio español con sus colonias. Pero toda causa tiene su efecto, y algunos mercados como Buenos Aires

se vieron saturados de los productos introducidos por los corsarios lo que repercutió en buena medida en la economía local hundiendo los precios.

Nos preguntábamos al principio si la intervención de los corsarios sirvió para modificar las pautas de actuación de las autoridades españolas con respecto a la represión de los movimientos insurgentes. No, lo creemos así; la guerra se desarrolló con toda su crudeza en América. Salvo treguas temporales fue un conflicto bastante intenso, en especial en Costa Firme; se decretó la "guerra a muerte" y se cometieron actos de extraordinaria crueldad en ambos bandos. No parece, pues, que influyesen los corsarios en la actitud represora. Sin embargo, podríamos hablar de una cierta dualidad de comportamiento en los gobiernos españoles:

- La represión llevada a sus últimas consecuencias en el continente, con grandes expediciones de tropas y empleo de toda la fuerza necesaria.
- Un cierto grado de cobardía con respecto a los corsarios, de cara al exterior se mantenía una postura de firmeza, tildándolos de piratas, con amenazas de severos castigos (pena de muerte); sin embargo, dentro de la administración se tenía clara la incapacidad de la Armada para ejercer el papel coercitivo que le correspondía y la imposibilidad de castigar a los corsarios con severidad. Había un claro temor a la respuesta de los gobiernos de los países de los que procedían estos corsarios.

Esta última cuestión enlaza con otra de las preguntas que nos formulábamos al principio, la influencia de los corsarios en el trato de España con las naciones neutrales o que al menos aparentaban serlo. Pocas fueron las ocasiones en que se capturaron buques insurgentes, según algunos autores no siquiera llegó a darse un caso así. Sin embargo, como hemos visto hubo casos de corsarios presos en cárceles españolas; tal fue el caso de los tripulantes del *Constitución*, naufragado frente a Tarifa. Comunicaciones internas entre

diferentes oficiales de la Armada, tanto en la Península como en Cuba demuestran el miedo de las autoridades del ramo y su incapacidad para ejercer un castigo severo sobre esos prisioneros. Se temía a la respuesta de los países de los que procedían estos corsarios, en especial los Estados Unidos.

El trato con esta potencia fue clave a lo largo del conflicto. De puertos norteamericanos procedían la mayoría de los corsarios que servían bajo pabellones insurgentes y con esa nación se mantenían agrias negociaciones para la cesión de las Floridas a la soberanía norteamericana. Los corsarios se convirtieron en una cierta "moneda de cambio". Los Estados Unidos, en apariencia neutrales, mantuvieron una actitud ambigua con respecto a la eliminación de estos corsarios. Aducía el gobierno de ese país que no podía prohibir a sus nacionales emprender negocios individuales (como el tráfico y contrabando de armas) y, por otra parte, en determinados niveles de la administración estadounidense existía una clara permisividad hacia los corsarios.

En la cúspide de dicha administración, la presidencia y la secretaría de Estado, se veía que se podía jugar un cierto "tira y afloja" en las relaciones con España, se alegaba la posibilidad de reprimir a los corsarios a cambio de claros avances en la cesión de las Floridas. Una actitud que era recíproca en el caso de España, que exigía de los norteamericanos que ejerciesen todo su poder para acabar con los corsarios a cambio de acelerar el tratado de cesión.

Casi todos los autores que se han acercado al estudio del corso insurgente señalan que sólo cuando los Estados Unidos se vieron afectados por ataques de corsarios decidieron que era hora de acabar con ellos. Sin embargo, ninguno de estos autores hacen referencia a un hecho: la evidente correlación entre el definitivo acuerdo hispano-norteamericano para la cesión de las Floridas (el tratado Onís-Adams) y la decisión por parte de los Estados

Unidos primero de dictar un acta contra la piratería y, después, de remitir enviados a los gobiernos de Buenos Aires y Costa Firme para solicitar de ellos el fin de las actividades de sus corsarios. Una vez conseguidos sus objetivos el gobierno estadounidense no dudó en ejercer todo su poder legislativo y diplomático para acabar con el corso insurgente.

La aparición de los corsarios devino con el paso de los años en una situación de inseguridad total en la navegación. Las dobles patentes y la liberalidad con que algunos gobiernos, incluido el español, entregaron las patentes hizo que, hacia principios de la década de los veinte del siglo XIX, algunas zonas del planeta se hubiesen convertido en un foco de delincuencia de considerables dimensiones. La razón de este rebrote de la piratería hay que buscarla en la falta de mecanismos de control sobre los corsarios: ninguno de los países que concedieron patentes tenía elementos suficientes para poder controlar a estas tripulaciones tan díscolas, y a la par tan útiles para sus propósitos. La seguridad en las comunicaciones marítimas quedó dañada durante bastante tiempo después de concluido el proceso emancipador. El gran número de corsarios que se unieron en todos los frentes y a todos los bandos en el conflicto hizo que, al concluir el mismo quedasen en situación precaria muchos marineros, tripulaciones completas que había fiado su beneficio a la perduración del mismo. Hubo, pues, un renacimiento de la piratería a niveles desconocidos desde finales del siglo XVII. Esta nueva situación reveló aun muchas más carencias y defectos de los gobiernos y de la Armada españoles; salieron a la luz, en primer lugar, la terrible situación de precariedad económica que vivía la Armada; en segundo lugar, la falta de visión de los gobernantes para la resolución de los problemas. Éstos se mostraron incapaces de ver cuál era la verdadera solución del problema: el reforzamiento inmediato de la marina de guerra. Por último, también afloró una consecuencia de todo ello: la

venalidad de algunos oficiales, funcionarios y administradores, unos llevados por su angustiosa situación económica y otros movidos por su falta de escrúpulos, no dudaron en colaborar con los piratas para obtener algunas migajas de los beneficios.

Al igual que España protestó ante los Estados Unidos por la falta de control de esta nación sobre sus ciudadanos, muchos de ellos empleados como corsarios al servicio de los insurgentes, otras naciones, en especial los propios Estados Unidos, hacia el final de las guerras de independencia y aun después de concluidas, manifestaron reiteradas veces sus protestas, por parecidas circunstancias: la falta de mecanismos de control sobre los corsarios que actuaban a favor de España y sus intereses en el Caribe. Casi al acabar la década de los veinte, entre 1826 y 1828 de nuevo se produjo un rebrote del corsarismo: colombianos, españoles, argentinos y brasileños cruzaban los mares de nuevo, cada uno de ellos con objetivos diferentes; Colombia aún en guerra con España, los corsarios españoles actuando tanto en el Caribe como en el Pacífico y los argentinos y brasileños enfrentados entre sí. En estos mares tan revueltos se produjeron los casos del *Pichincha* y el *Defensor de Pedro*.

Pero no sólo eran las guerras las que contribuían a crear esta situación de inseguridad en la navegación y el comercio, también el tráfico de esclavos aportaba su parte alícuota a este desbarajuste. Muchos corsarios se convirtieron en traficantes de esclavos, contraviniendo en muchos casos los pactos suscritos por España o Estados Unidos con Gran Bretaña para el cese de tan indigno comercio. En otros casos, los corsarios se dedicaban, ya como piratas, a capturar negreros en sus viajes hacia los mercados americanos y a contrabandear con la mercancía robada, introduciendo los esclavos en puertos de las Pequeñas Antillas, en Cuba o en los estados esclavistas del Sur de los Estados Unidos. Algunos de estos corsarios, como era el caso de Almeyda, incumpliendo

de manera palmaria el reglamento de corso de las Provincias Unidas del Río de la Plata, por quien decía combatir y portar patente.

Si un solo término sirviese para definir la actitud de la administración con respecto a la marina de guerra, la principal arma en la lucha contra los corsarios insurgentes, éste sería desidia. No obstante, eran muchos dentro del cuerpo que administraba los destinos de nuestra nación que veían con claridad que cualquier solución a los problemas planteados por la presencia de corsarios en las aguas nacionales pasaba por el fomento de una marina de guerra potente. Y no sólo como elemento coercitivo y de represión de los corsarios, sino como eje sobre el que mantener en pie lo que restaba de imperio. A este respecto nos remitimos a los reiterados llamamientos que, en este sentido, hicieron Vázquez Figueroa, Pizarro, Onís o, incluso, los propios comerciantes. El embajador en los Estados Unidos no sólo clamaba por el refuerzo de la marina de guerra, sino, además por cambios en la estrategia negociadora con respecto a las Floridas, como hemos visto, este funcionario abogaba por la conservación de los Cayos como bases sobre las que ejercer la defensa de Cuba y Puerto Rico frente a las ansias expansionistas estadounidenses.

La marina de guerra española estaba diseñada para asegurar la comunicación transoceánica entre España y sus colonias, su misión consistía en mantener el flujo comercial entre dos continentes y unas lejanas posesiones asiáticas. Era, pues, un arma defensiva, nunca fue empleada en misiones del mismo cariz que las desempeñadas por las escuadras británica o francesa; no ejecutaba misiones de conquista o bloqueo, defendía las costas del imperio y las rutas comerciales, luchaba a la defensiva; en esta actitud estaba el germen de su derrota: combatir parando continuos golpes, a la larga tenía que conducir, de

manera inexorable, a caer rendidos sobre la lona. El paso del tiempo y los sucesivos asaltos, hicieron que a la postre el otrora potente imperio perdiese la mayor parte de sus territorios ultramarinos y que tras la derrota quedase sin capacidad para reponerse.

La Armada española había jugado un honroso pero frustrante papel en las luchas que la alianza franco-española había mantenido contra Inglaterra. Su intervención en ellas la dejaron incapacitada para encararse con un nuevo enemigo, menor y más disperso y difuso que la poderosa Royal Navy: los corsarios insurgentes.

En nuestra opinión, la marina de guerra española anterior a Trafalgar, a pesar de la costosa derrota de San Vicente, hubiese salido bien parada del enfrentamiento contra los corsarios hispanoamericanos. Era el tipo de tarea para el que había sido diseñada, los buques eran potentes, había buenos oficiales, las unidades quizás estuviesen faltas de tripulantes pero, de cualquier manera estaba capacitada para derrotar a esos enemigos. Sin embargo, el abandono a que fue sometida esta arma, la desidia de la que hablábamos antes, fue su peor enemigo y, contra él, nada podía hacer. A este imperio en decadencia que era España le flaqueó el ánimo, sobre todo, por no recibir el sustento que debía mantenerlo, el dinero procedente de América: el nervio de la guerra.

Ceguera estratégica, ese fue otro de los principales defectos de los diferentes gobiernos españoles en la lucha contra el corso insurgente. Bien es cierto que se dictaron Reales Órdenes destinadas a fomentar el corso nacional contra el practicado por los independentistas, sin embargo, no bastaban las medidas legislativas, era necesario afrontar el problema con decisión e ideas claras. Medidas como la Real Orden de febrero de 1816, destinada a crear un corso español, quedaban contrarrestadas por otras incomprensibles y difíciles de entender como la disolución de las armadas consulares, eficaces mecanismos de

defensa del comercio ultramarino. Y que, como en el caso de los Consulados de La Habana, Tenerife o Cádiz, trataron, como pudimos ver, de reactivar con mejores o peores resultados.

La opinión generalizada de todos los altos cargos afectados de modo directo en la lucha contra el corso insurgente era unánime: se necesitaba un inmediato fomento de la marina de guerra. Un fomento por el que se clamaba desde las más altas instancias dentro del gobierno, como hemos constatado a través de informes redactados incluso por personajes de tanto calado como el propio Secretario de Estado. Sin embargo, este clamor no parecía alcanzar al más alto escalafón de la administración española: el rey y su 'camarilla', formada por algunos personajes a los cuales el monarca prestaba toda su atención, por encima de la opinión de los ministros responsables.

Los virreyes, gobernadores, capitanes generales, jefes de apostaderos, embajadores en sus oficios y comunicaciones con sus superiores en Madrid, exponían con tintes bastante dramáticos la evidente necesidad de un refuerzo eficaz de la armada. La respuesta se hacía esperar y ésta nunca consiguió llenar el vacío que debía ocupar. A este respecto consideramos como bastante significativa una de las últimas comunicaciones del embajador Onís desde los Estados Unidos, en ella se declaraba impotente ante los ataques de los corsarios, incapaz de conseguir nada con sus reclamaciones ante el gobierno estadounidense, y clamaba, como la gran mayoría, por una marina más potente y capacitada para derrotar al enemigo.

Faltaríamos a la verdad si no admitiésemos que, en determinados momentos, la monarquía absoluta y los gobiernos liberales parecieron percatarse de esta imperiosa necesidad y emprendieron una cierta mejora de los medios de la armada. Pero los esfuerzos no se encaminaban en la dirección correcta, se adquirían buques que deberían haber sido destinados al desguace, como ocurrió con los navíos rusos, o se hacían gestiones para

hacerse con algunas de las fragatas de la armada napoleónica al concluir la guerra contra Bonaparte. Se enviaban a agentes y cargos de la administración a naciones europeas y a los Estados Unidos para adquirir algún navío de guerra capaz de oponerse con eficacia a los corsarios. Sin embargo, vemos que, mientras tanto, las gradas de los astilleros españoles eran abandonadas, la otrora potente industria de construcción naval española estaba siendo dejada de la mano. Las comunicaciones del comandante general de Cádiz son muy específicas a este respecto: los buques no pueden entrar en La Carraca para ser reparados porque los canales están cegados, hay buques semihundidos que bloquean el acceso, los obreros no reciben sus jornales a tiempo y ni se reparan buques ni se construyen nuevas unidades. Como constatamos a través de las comunicaciones de Salazar, ministro de marina en 1826, la situación no mejoró con respecto a la vivida en los inicios de la ofensiva de los corsarios insurgentes, antes bien, al contrario.

Hasta ahora hemos hecho un repaso a algunas de las causas militares de la incapacidad manifiesta para detener a los corsarios; pero tampoco se dieron los pasos adecuados y en la dirección correcta en el terreno de la diplomacia y del buen hacer con las colonias. Un buen acuerdo a tiempo podría haber ralentizado el proceso de independencia, detenerlo durante algunas décadas o, ya independizadas, haberlas reconocido como naciones soberanas habría permitido que el comercio español recuperase parte de la vitalidad perdida. Sin embargo, como en el caso de la armada, de nuevo la ceguera estratégica impidió que se reconociese el status quo de las nuevas naciones americanas y se avanzase en el camino del establecimiento de relaciones de igual a igual con las consiguientes ventajas que ello hubiese conllevado para los navieros y comerciantes españoles.

Se emprendió el camino de la guerra, un camino sin retorno. Una guerra que, para su sostenimiento necesitaba del oro americano; se combatía para mantener el flujo de dinero, se combatía para mantener en manos españolas los centros de producción y se necesitaba dinero para mantener en pie los ejércitos destacados en América. Una nación postrada tras una guerra tan cruel como fue la de la Independencia española se vio sometida a un nuevo esfuerzo bélico sin haber logrado sobreponerse a seis años de continua lucha. Empréstitos en el extranjero, adelantos pecuniarios efectuados por los comerciantes gaditanos, los cuales se convertían en quienes soportaban la mayor parte del peso de la carga económica del esfuerzo bélico, las contrapartidas que solicitaban eran desatendidas.

Los arrojos que antes debieron haber sido bien orientados ya no podían ser implementados; se había perdido buena parte de los territorios que más riquezas aportaban y ya no podrían sostener económicamente una marina bastante menguada y unos ejércitos empeñados en una lucha sin cuartel en el continente americano. Sin embargo, aun cuando las carencias de la Armada tenían su origen en la larga serie de descalabros iniciada a finales del XVIII éstos nunca se habían subsanado de la manera adecuada reconstruyendo el arma necesaria para la defensa del comercio ultramarino español; estos errores no tienen otro origen que la incapacidad para la correcta administración demostrada por los gobiernos de Fernando VII.

Los comerciantes veían el problema con otra perspectiva, quizás más egoísta, pues con el camuflaje del interés general velaban, sobre todo, por sus intereses personales; no obstante sus análisis eran muy acertados. Faltaba dinero, cuando se suministraba éste no se lo destinaba a los fines adecuados y, al final, acababa en destinos nada apropiados para poder asegurar la viabilidad de las relaciones comerciales de España con sus colonias.

No obstante, ¿podemos juzgar la actitud de los comerciantes como la única acertada en todo este conflicto? Sus análisis incidían, como los de muchos altos funcionarios, en la debilidad e incapacidad de la marina y en la necesidad de fomento de la misma; sin embargo a la hora de colaborar en la solución del problema no vemos que los comerciantes se desenvolviesen con el acierto que se esperaba de ellos vistas sus opiniones. Las reclamaciones de los gobernadores o los Consulados para el aporte de fondos, destinados al armamento de corsarios que contrarrestasen las acciones de los insurgentes, encontraban una más que tibia respuesta por parte de los comerciantes; buen ejemplo de ello lo tenemos en la falta de respuesta a la iniciativa planteada por el Capitán General de las Canarias de armar un bergantín para cruzar contra los insurgentes; todos en el ramo de los comerciantes y el Consulado alababan la idea, sin embargo se negaban a aportar fondos para tal finalidad, aduciendo para ello que no podían disponer de ellos sin una orden expresa del rey. ¿Hasta qué punto esta era una excusa fundada en causas reales? La respuesta dada por otros Consulados como el de La Habana a iniciativas similares, nos lleva a pensar que la actitud de los comerciantes canarios respondía más bien a un cierto temor a efectuar una inversión cuyos resultados no aparecían nada claros.

Los comerciantes reclamaban mejores equipamientos para la Armada, exigían que ésta cumpliese con su cometido (protegerles a ellos), pero preferían destinar su dinero a participar en la Comisión de Reemplazos, el organismo que se encargaba de la organización de las grandes expediciones de tropas encargadas de la reconquista de América; e incluso, en el caso de los comerciantes gaditanos, se ejercían fuertes presiones para conseguir destinar un gran contingente de tropas contra los insurgentes del Río de la Plata.

Sin embargo, cada consulado reaccionaba de un modo diferente a la situación creada por los corsarios insurgentes; es posible que el de Cádiz se distinguiese por ser la

corporación que mostró un carácter más político en sus reclamaciones; la involucración en el empeño fernandino de reconquista del continente puede servir en cierta medida para explicar esta actitud. Al ser quienes sostenían con sus fondos el empeño de Fernando VII de reconquistar América, los empresarios se sentían merecedores de obtener una respuesta acorde a sus esfuerzos por parte de la monarquía y, sobre todo, de su marina de guerra. Por ello, las exigencias y las acusaciones dirigidas al jefe del Departamento de Cádiz son continuas; un puerto que era la puerta de entrada y salida de la mayor parte del comercio ultramarino no podía permitirse que los corsarios permaneciesen con total tranquilidad en las aguas más cercanas a la ciudad. No era permisible que las unidades de la armada no actuasen o que, de manera simple, no fuesen todo lo eficaces que debía exigírseles en el combate contra el enemigo.

Los testimonios sobre la falta de acierto e incluso sobre la negligencia de las fuerzas navales españolas no pertenecen sólo al gremio de comerciantes; algún capitán corsario, como Jorge Wilson, en sus partes detallaban con toda precisión como los buques de la marina de guerra rehuían el combate: *"El Gobierno de España parece hallarse en estado de apatía* [...] *aún sus buques que hay afuera no persiguen al mío, sino que tranquilamente me dejan tomar buques a la vista de ellos, sin molestarme"* [796]. Este testimonio pertenece a la primera fase de la guerra contra los corsarios, cuando empezaba a cobrar virulencia, pero cuando aun no era posible que las fuerzas españolas estuviesen tan desmoralizadas como para haberse vuelto tan apáticas.

Esa apatía es explicable en buena medida por la desatención a que los hombres de la marina de guerra estaban sometidos por la administración fernandina. Impago de salarios,

[796] Jorge Wilson, capitán de la goleta *Tucumán* al ministro de Guerra y Marina de las Provincias Unidas, octubre de 1817, cfr.: Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.*, pgs.: 257-258.

abandono tanto de los buques como de los astilleros y falta de voluntad política para enmendar la situación llevaban a los oficiales y marineros a ver que todo cuanto trataban de hacer no servía para nada. La solución al problema planteado por la emancipación de las colonias se encauzaba por la vía del envío de expediciones militares y del refuerzo de las tropas destinadas a la lucha en el continente suramericano. Sin embargo, en ningún momento se planteó la posibilidad de que la metrópoli conservase o recuperase, una vez perdido, el control de las vías marítimas y la superioridad naval.

Factores bélicos, políticos, económicos y anímicos parecen incidir por igual para hacer triunfar las campañas corsarias contra el comercio español. Todos se concatenaban e interactuaban ofreciendo una terrible imagen de impunidad por parte de los corsarios y de absoluta ineficacia del gobierno español.

En cuanto al plano económico resulta difícil discernir cuánta participación tuvieron los corsarios en el deterioro económico de la España de entre 1812 y 1828. El principal factor de la ruina no es otro que la progresiva pérdida de territorios de los que procedían los ingresos de la corona y del Estado. Pérdidas que se trató de paliar con las aportaciones de los comerciantes, los cuales, como ya hemos dicho, se convertirían en el verdadero sostén del esfuerzo bélico. Los corsarios dañaron con su presencia ante los puertos, cortaron las comunicaciones con América e incluso con las Canarias, fomentaron el contrabando en el área del Caribe, restando así ingresos al Estado, y, en un plano más local, dañaron de manera seria la economía del puerto más importante de España por dos vías bien diferentes: capturando los buques del comercio ultramarino y paralizando los intercambios con América y Asia, y atacando a la navegación de cabotaje, encargada principal de aportar a la ciudad su sustento diario. Sin embargo, es difícil realizar una cuantificación de los daños

causados, de manera expresa, por corsarios sin separarlos de los ocasionados por la pérdida de puertos en América.

El desafío insurgente fue el vencedor en este duelo, arrojaron el guante y asestaron los golpes más certeros, empleando para ello las armas que mejor podían manejar: la distancia geográfica y el impagable apoyo de elementos externos; éstos no eran otros que el sostenimiento financiero por parte de los intereses comerciales anglo-norteamericanos, las armas que procedían tanto de Gran Bretaña como de los puertos estadounidenses, así como la eficaz labor de zapa que ejercieron los numerosos corsarios que navegaron bajo los diferentes pabellones americanos. No obstante, la eficacia y seguridad de los elementos empleados quedó en entredicho por la honestidad de quienes los manejaron, los cuales quisieron extender más allá del fin de las guerras el ejercicio para el que se les había otorgado las patentes y que acabaría siendo el origen de una de las épocas más negras de la navegación comercial. Queda para otro estudio más detallado la situación surgida entre el final de las guerras de independencia y la declaración de París.

Parte Quinta: Apéndices

DOCUMENTOS

1.- Patente de corso de la República Oriental del Uruguay

"Por cuanto he tenido a bien mandar se extiendan Patentes de Corso contra las Banderas Españolas y Portuguesas, y considerando la necesidad y utilidad de que las presas hechas por el Corsario nombrado LA FORTUNA puedan según las ordenanzas generales de Corso ser remitidas a cualesquiera de los Puertos de República Oriental u otros de las Potencias neutrales o amigas.- Por tanto y deseando que ellas sean conducidas a los mencionados Puertos con la seguridad y brevedad posible he resuelto dar el nombramiento de Oficial de Presas a Don Juan M. Murphy para que con el buque de su cargo, y la nota al pie de ésta del Señor Comandante del Corsario predicho, pueda navegar con libertad, hacer respetar el Pabellón de la República y hostilizar sus enemigos del modo que juzguen más oportuno según del Derecho de las Naciones: por lo mismo ordeno y mando a los Buques Mercantes y de Guerra del Estado, no pongan el menor embarazo a dicho Oficial de Presas en su navegación, antes por el contrario le protejan, auxilien y favorezcan en caso necesario; y ruego y encargo a los otros Buques de las Potencias neutrales o amigas, usen de igual beneficencia, quedando por el mismo hecho este Gobierno obligado a la recompensa; y para que este nombramiento tenga el mérito que en derecho se requiere, mandé extender ésta, firmado de mi mano, refrendado por mi

Secretario de Marina, y sellado con las Armas de esta República. Dada en este Quartel General en la Purificación 15 de Noviembre de 1817. José Artigas"[797]

2.- Real Orden de 8 de Febrero de 1816 sobre Corso Marítimo

"El Rey nuestro Señor se ha servido expedir el decreto siguiente:

Son ya muy graves y dilatados los perjuicios y daños que causan al Estado en general, y a todos mis amados y fieles vasallos en particular, los buques armados por los insurgentes o rebeldes de mis dominios de América en todos aquellos mares interceptando la navegación y comercio, impidiendo el trato frecuente y estrecho que por todos respetos conviene a unos hermanos con otros, y a los padres con sus hijos, establecidos en estos y aquellos países, e introduciendo al fin armas y municiones de guerra en los diferentes puntos en que por fatalidad continúan el fuego de la rebelión y desobediencia a mi soberana autoridad, y también de la ingratitud a mis beneficios y paternales promesas, con lo cual nutren el incendio que los consume, y sujeta a un estado de guerra, que debiera ser, como lo fue por mucho tiempo desconocido en aquellos países. Tal situación y tan crecido mal interesa mucho mi soberana atención para aplicarle todos los remedios que sean posibles e imaginables; y siendo uno de ellos el más eficaz y acostumbrado en semejantes circunstancias el armamento particular de fuerzas navales que hagan el corso y se opongan legítimamente con vigor y esfuerzo a estas violencias y usurpaciones, es mi Real voluntad conceder a todos mis vasallos de unos y otros dominios la facultad y arbitrios de armar para sí los buques que quieran, y hacer con ellos la guerra a aquellos rebeldes, con el fin de restituirles a ellos mismos el sosiego y tranquilidad de que ciegamente se

[797] *Revista de Historia Naval*, Año XIII, 1995 nº 49, pgs.: 133-136.

despojan, y a los fieles y sumisos de allí y de aquí el reposo, bienes y recíprocas relaciones de que se les priva.

No obstante que esta mera invitación y la presencia del mal a que están sujetos, sería bastante a excitar y a mover la generosidad y amor a mi Real Persona, que tanto distingue a mis amados vasallos, para tomar el partido que les ofrezca y encomiendo; con todo, para darles muestra de mi soberano aprecio, y de la importancia de este servicio, es también mi Real voluntad concederles todas las ventajas y franquicias posibles, como son: la adquisición por los armadores de todo el cargamento, efectos y demás que contengan los buques apresados con ellos mismos; libertad de todo gravamen y derechos en los géneros y efectos, aunque sean extranjeros, sin embargo de cualesquiera Reales órdenes y resoluciones en contrario, que para este caso, anulo, revoco o suspendo; arbitrio de tripular los buques que se armen para este objeto con la gente que les convenga, de cualquiera clase y estado que sea, fuera de la que ya esté en mi Real servicio; facultad de conservar la artillería y demás pertrechos de guerra, que se faciliten de mis Reales arsenales, según la ordenanza de corso hasta su desarmo, sin devolverlos ni pagarlos hasta entonces, satisfaciéndose la pólvora consumida en los combates que sostengan en las dos terceras partes de su valor; y finalmente el sueldo por entero de su clase y recompensas que sean justas y proporcionadas a todo oficial de mi Real armada, piloto u oficial de mar de ella que se dedique a este servicio como capitán, o como armador de corsarios, sin que les imponga más limitaciones ni condiciones que las que expresa la ordenanza de corso del año de 1805, y la de que las descargas de las presas se hagan en los puertos con intervención de los ministros de mi Real Hacienda bajo las reglas establecidas, con solo el fin de que conste en aquellas oficinas como conviene la cantidad, calidad y procedencia de los efectos apresados, dándose cuenta en cada caso por mi

Secretario del despacho de Hacienda. Tendréislo entendido y lo comunicaréis a quien corresponda para su cumplimiento. = Palacio 8 de Febrero de 1816. = A D. Josef Vázquez Figueroa"[798]

3.- Solicitud de Patente de Corso y Mercancía 10 de Octubre de 1810

"Sr. Comandante Militar de los Tercios de Poniente:

Don Joaquín Antonio de Goyeneche: Capitán y primer piloto de la Corbeta de esta Matrícula nombrada 'Nª Sª del Patrocinio' (alias) 'La Fraternidad' de porte de 151 toneladas propia de Dn. Leandro José de Viniegra, de este vecindario y comercio. A V.I. Expone: Que este buque se halla habilitado y listo para hacer viaje al Puerto de Veracruz, armado en corso y mercancía. Con dos carronadas de a 18 y cuatro de a 10, diez fusiles, tres trabucos, doce pistolas y diez sables con las municiones correspondientes y 24 individuos de tripulación para lo que necesita de la Real Patente de Corso y contraseña:

Por tanto

A V.I. Suplica: Se sirva mandar se le faciliten dha. Rl. Patente de Corso para el citado viaje bajo la correspondiente fianza que otorgará dho. Dn. Leandro J. de Viniegra. Cádiz, 9 de Octubre de 1810. Joaquín Antonio de Goyeneche."[799]

4.- Carta de José Joaquín D'Almeyda al Presidente del Consulado de Cádiz

"Goleta 'Congreso' 12 de Septiembre de 1817

Sr. Presidente del Consulado de Cádiz

[798] Archivo Histórico Municipal de Cádiz (en adelante AHMC), Gaceta de Madrid nº 20, de 13/II/1816
[799] Archivo Histórico Provincial de Cádiz (en adelante AHPC), Sec. Protocolos, Escribanía de Marina leg.: 5941-c fols.: 2576-2580

Muy Sr. Mío: si el Gobierno Español hubiese obrado conmigo conforme lo exige la recta razón y derecho de gentes y al mismo tiempo los Españoles reconocieran la independencia de Buenos Aires, jamás tomaría las armas contra su Nación. Por lo que respecta a mi persona me trataron en Cartagena del modo más inicuo, se apoderaron de mi bergantín, me trataron tanto de palabra como de obra, en fin me desnudaron ¿puede darse mayor avilantez?

Me trataron de pirata ¿y quiénes? Los verdaderos piratas que son los Gobernadores Españoles Americanos puestos por el Rey... no soy pirata, sólo sí, defiendo los derechos de la Patria, y haré la guerra hasta derramar mi sangre por su independencia.

Los varios buques que he tomado en esta costa saldrán por garantes de mi humanidad, mi carácter no es el de hacer mal a los pobres sólo sí a los egoístas y entusiastas Españoles.

En La Habana me tienen unos cuantos hombres presos, si llega a mí noticia que le han hecho la menor extorsión y que no los ponen pronto en libertad, tomaré otro método en mi corso por cuyo motivo pongo ésta a Vd. para que en lo que esté de su parte provea se ponga en libertad a dicha gente.

Soy su servidor,

José Almeyda"[800]

4 bis.- <u>Copia de la misma carta efectuada por el escribano de marina de Cádiz</u>

"Goleta 'Congreso' Septiembre 12 de 1817= Muy Sr. Mío: Si el Gobierno Español hubiese obrado conmigo conforme lo exige la razón, y derecho de gentes; nunca tomara las armas contra la Nación, pero que ¿seré tan insensible que después del inicuo trato que

se me dio en Cartagena, me muestre indiferente? De ninguna manera: allí me tomaron mi barco y, en una palabra, el sombrero y zapatos ¿puede darse mayor avilantez? Me trataron de pirata ¿y quiénes? Los verdaderos piratas que son los gobernadores de la América Española: si lo fuera ya hubiera dado pruebas de ello, mi carácter no me permite hacer mal a los pobres como Vm. Puede cerciorarse por los barcos que he tomado en esta Costa de los cuales no he tomado otra cosa que aquello que me era indispensable, pudiendo incendiarlos o echarlos a pique. En La Habana me tiene unos cuantos hombres presos, pero si llega a mí noticia que les dan algún castigo o que no los ponen pronto en libertad, he de tomar otro método en mis presas, para cuyo fin pongo a VM. Ésta, y no ocurriendo otra cosa puede Vm. Mandar a su servidor = José Almeyda"[801]

5.- Carta de José Joaquín de Almeyda al Presidente del Consulado de Cádiz

"Sr. Presidente del Consulado de Cádiz = Muy Sr. Mío: Haciendo la guerra a la nación española a nombre de las Provincias Unidas del Sur de Buenos Aires, por los motivos que a V. no se le ocultan, apresé al bergantín español nombrado SAN FRANCISCO DE PAULA, de porte de 75 toneladas, su capitán Lorenzo Bitual, procedente de Vigo para Barcelona. Y para descargo de dicho capitán con los cargadores le hago éste, en la goleta CONGRESO a 22 de Septiembre de 1817= Firmado José Almeyda"[802].

[800] AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5239, expte. nº 37.
[801] Ibíd.
[802] BPC, DMC 30/IX/1817

6.- *“Representación que han dirigido varios comerciantes de esta plaza al Excmo. Sr. Almirante del Departamento por conducto del Consulado”*

“Excmo. Sr. - Llegado es ya el momento de que el comercio de Cádiz acuda a V.E. individualmente, ya que las gestiones repetidas que le hace la corporación que lo representa no producen el efecto que debía esperarse, y que exige la situación abatida en que se mira esta plaza. Un solo buque enemigo de despreciable fuerza apresa a nuestra vista las embarcaciones españolas, insulta nuestro pabellón, bloquea el primer puerto de la España., se burla de nuestra flaqueza, y confía apoderarse de las interesantes expediciones que se esperan aun de diferentes puntos de América. Los que suscriben esta exposición, dueños y consignatarios de buques de este comercio y del de América, han leído con imponderable dolor la respuesta que dio V.E. al Consulado de esta plaza cuando le reclamó últimamente la salida del bergantín AQUILES. Increíble parece, Sr. Excmo., que uno de los mejores y más bien recorridos buques de la armada en campaña tan corta hiciese tales averías, que haya sido preciso amarrarlo en la Carraca para repárárselas; y todavía parece más extraño que no hubiese tenido el Departamento medios suficientes de adquirir la suma de 30.000 rvn. para dar una paga a la tripulación de aquel bergantín, con lo cual habría salido a continuar su crucero. ¿Qué puede esperar, pues este desvalido comercio de situación tan calamitosa? Si la falta de una cantidad de tan poca magnitud es un obstáculo insuperable a la defensa que pide este comercio contra un enemigo que le ofende con tanta osadía como impunidad ¿no será mejor que cese en sus clamores, y desbarate de una vez sus buques o los abandone a los riesgos de su propia suerte?¿Cómo pudiera pensar este comercio que haciendo sus expediciones bajo la salvaguardia que le ofrecieron las promesas del Gobierno en cuanto a escoltas y cruceros, ni aun siquiera le había de dispensar su protección en los puntos principales de recalada a la península, y

que había de consentir los apresamientos bajo el alcance del cañón de sus plazas? Y entre tanto, Sr. Excmo. el resto de las escasas fortunas de este y otros pueblos de comercio desaparece a nuestra vista, y la navegación mercante, harto acabada por sus pasados males, camina precipitadamente a su total ruina, y hasta la Hacienda nacional sufre quebrantos considerables, porque se ve privada de los ingresos que le proporcionaría el salvamento de las expediciones apresadas. Si observamos además que una gran parte de los cargamentos de estos buques es propiedad de europeos, que buscan un asilo en su madre patria contra los horrores y calamidades de la guerra intestina que asolan las provincias de Ultramar, ¿qué triste espectáculo no ofrece la pérdida del fruto, que les había producido el trabajo de toda su vida, en el momento preciso de estar tocando las murallas del puerto de su seguridad? No tendrían término las reflexiones que pudieran hacer los que suscriben sobre una materia tan vasta e importante, ni tampoco la tendrían sus lamentos y quejas, si ellas hubiesen de recibir toda la extensión que le presta el total abandono y casi desprecio con que al parecer es mirado el punto más interesante de la administración pública; pero nada se oculta a la penetración de V.E., y este convencimiento les dispensa de otras pruebas que justificarían más su demanda. Contraenla por lo tanto a pedir a V.E. que sin demora alguna ordene que salga a cruzar en los puntos de recalada a este puerto el expresado bergantín AQUILES, u otro buque de fuerza respetable, que persiga y ahuyente a los enemigos que tenemos a la vista y están al acecho de las embarcaciones que entran y salen de esta bahía; pues si V.E., lo que no es de esperar, no tomase con toda actividad y premura tan necesaria determinación, no debería extrañar que este desvalido comercio le hiciese responsable de sus últimos quebrantos, y acudiese al Gobierno de la nación para que supliese con sus providencias la falta que se

advierte en las de este Departamento en grave daño del comercio español de ambos continentes. Cádiz, 22 de Abril de 1823”[803]

7.- “Relato del combate de la fragata San Fernando (a.) El Aquiles con un corsario insurgente el 12 de Julio de 1824”[804]

“Señor Comandante de Matrículas: El día 12 de Julio de 1824 a las 5 y ½ de la mañana hallándome en longitud 2º O de Cádiz, y latitud 36º 48’ N avistamos un buque por el O, que a poco rato se reconoció ser un bergantín goleta de un aparejo, y con maniobras bastante sospechosas por lo que hice señal de unión, y zafarrancho a la fragata Vigarrena *que vengo escoltando desde La Habana. A las 9, viendo que nos entraba, resolví virar sobre él, para anticipar mis maniobras e imponerle, lo que verifiqué inmediatamente haciendo la competente señal a la* Vigarrena*. A este tiempo largó pabellón francés, y enseguida nosotros el nacional afirmándolo con un cañonazo. A las nueve y media, estando a su barlovento reviramos y nos pusimos a medio tiro de cañón, reconociendo que ni su casco, ni maniobras eran de buque de guerra francés como aparentaba, y sí de pirata. Le disparamos otro cañonazo con bala; pero respetando el pabellón amigo que arbolaba lo mandé disparar por barlovento. Siguió toda la mañana morisqueteando, pero siempre en huida hasta las 12 que desistí de la caza que tenía emprendida, y me puse a gobernar al SE medio al E. Por la tarde ya estaba a barlovento, y arribó en popa sobre nosotros, armando la palamenta por estar el viento muy bonancible. A las 9, estando nuestra alerta como a menos de medio tiro de cañón, mandé romper el fuego con las miras de popa, y él contestó con una colisa y carronada. A poco metió más de orza, y entonces mandé presentarle el*

[803] BPC, DMC 23/IV/1823
[804] BPC, DMC 16/VII/1824

costado, y se hizo general el fuego, el que concluyó a las 10 por haberse puesto a picar el viento el corsario con algunas averías que le causamos en la proa. La Vigarrena *hizo por su parte cuanto pudo a fin de hostilizar al enemigo, y en todo manifestó acierto y serenidad. Por nuestra parte tuve bastante cabullería cortada la verga de juanete de popa partida, algunos balazos en el velamen y cortada y lastimada la mesa de guarnición de estribor de trinquete, una* [ilegible] *desmontada, y otra totalmente inutilizada. Concluido el combate mandé sondar la bomba, y hallé la novedad de hacer 15 pies de agua por hora; pero tengo el gusto de no haber tenido ni un herido. Faltaría a mi deber si no hiciese el más completo elogio de toda la tripulación y pasajeros que todos se brindaron a estar donde se les mandase para sostener el honor de las armas españolas. Hubo la mayor serenidad y acierto en las punterías, y sólo se oían los vivas de ordenanza, por lo que los recomiendo a todos a V. en especial al pasajero D. Antonio Baiges; pues a pesar de la decisión de todos, sobresalió en todas partes donde lo destiné, y mereció la aceptación general, animando con sus vivas. Al ancla a la boca del Puerto de Cádiz 14 de Julio de 1824. Pedro Sosvilla*[805]*".*

8.- Protestas de mar del Capitán Simon Richmond, capturado por corsarios españoles en el Estrecho en Abril de 1805[806]

Algeciras, 1º de Mayo de 1805 *"Ante mi* [...] *compareció un hombre extranjero que manifestó llamarse Simon Richmond, de nación americano y ser capitán del Bergantín de la propia titulado el* Jefferson *y dijo que el ida trece de Abril anteproximo salió de*

[805] Teniente graduado de la Real Armada y uno de los capitanes que más se distinguió en el servicio de la compañía naviera de los Viniegra, capitaneó algunas de sus fragatas en los más duros viajes, especialmente en los que se realizaron entre Cádiz y Manila.
[806] ANA, Pr.: 01-0239, Marina, registro 4º, fol.: 18 y v.; Pr.: 01-0239, Marina, registro 4º, fol.: 24 y v.

Liverpool] *en Inglaterra en dho. Bergantín con carga de varias mercancías que conducía a Mesina y Trieste, el veinte y siete del mismo como a las nueve de la mañana a los treinta y siete y medio grados de latitud, y con viento del E. Cuarto al NE. Descubrió tierra; y el veinte y ocho del propio mes a las cuatro de la tarde vio el Cavo* [sic] *Espartel al ESE. A distancia de cinco leguas, que a las diez de la mañana del día sigte. Se levantó un fuerte viento al E. Que le obligó a aferrar las gavias y ponerse a la capa con el trinquete, y habiendo abonanzado y cambiado el viento al O. Largó las velas, y al día sigte. Treinta como a las diez de la mañana hallándose en medio del Estrecho fue obligado a ponerse en facha para aguardar a cinco corsarios españoles que, habiéndole abordado y recogido los papeles, le condujeron a puerto, donde fondeó a las dos de la tarde del mismo día; que en esta se le ha admitido por sanidad; en cuya virtud, y a fin de que los daños y perjuicios que de su detención se originen sean de cuenta de los corsarios apresadores, otorgó que protestaba y protestó una, dos, tres veces y cuantas en dho. Se requiera contra los armadores, capitanes y demás de los corsarios que le han detenido ...".*

Algeciras, 20 de Mayo de 1805, nueva protesta de Simon Richmond, "... *que habiendo sido conducido a este puerto por varios corsarios españoles que le apresaron en el Estrecho de Gibraltar, se procedió por el tribunal de marina de esta prov. Al reconocimiento e inspección de sus papeles, y a las demás diligencias de ordenanzas en cuya vista recayó sentencia condenándole su cargamento por de buena presa, como propiedad enemiga a España, por lo cual se procedió inmediatamente por parte de los corsarios a abrir las escotillas de su buque extrayéndole y conduciendo a tierra todo su*

cargamento cuya operación principiaron el día quince del mes actual concluyéndola el diez y ocho del mismo y siguiéndose de estos procedimientos a sus dueños y cargadores los mas innumerables perjuicios; para el uso de su derecho como y cuando les convenga otorgó que protestaba [...] *contra los armadores de los citados corsarios, a fin de que todos los perjuicios, daños, menoscabos y perdidas que a sus dueños por su causa se le han originado y en lo sucedido se le originen sean de cuenta, cargo y riesgo y de quien haya lugar y de modo alguno de la de los cargadores, en cuyo favor imploraba cuantas leyes, pragmáticas, capítulos y ordenanzas en este caso le favorezcan ...".*

9.- Instrucciones dadas al Capitán de fragata D. Manuel de Cañas por Pascual Enrile[807]

Instrucciones dadas al capitán de fragata D. Manuel de Cañas por Pascual Enrile: *"... 3ª Según los oficios que se le copian tiene el Sr. Intendente a la disposición de las Provincias de Venezuela cien mil duros. 4ª El Capitán de fragata D: Manuel de Cañas se ocupará de darles la inversión siguiente, con conocimiento del Intendente y dejando a su cuidado los ajustes y demás de libranzas y pagos. 5ª Se comprarán dos corbetas de buen uso para la guerra que se armarán, tripularán y dotarán completamente. 6ª Se ocupará Cañas en reconocerlas, proponer las obras y llevarlas al cabo, no mezclándose en los pagos de jornales ni nada que indique manejo de caudales, sí en que la obra se haga bien y los efectos del caso. 7ª No se detendrá en hacer aquellas obras que no sean indispensables, pues podrá llevar clavazón y tablas para hacerlas en Venezuela; pues se ha de persuadir que la celeridad en salir bien es lo más importante. 8ª Para dotar, tripular, pagar y*

[807] AGM, Sección Expediciones a Indias, leg.: 58.

municionar se dirigirá al Sr. Comandante del Apostadero. 9ª Evitará por todos los medios el enviar un solo buque y, en caso de que no fuese posible saliesen los dos, pedirá otro al Sr. Comandante General del Apostadero que obrará con el celo que le es conocido. 10ª Concertará cuanto sea necesario para la brevedad, para lograr este objeto, se ha de ocupar en momentos desocupados en hacer apuntes de detall de cada ramo, para conseguirlo sin confusión y acopiando o buscando lo que ha de dar trabajo a los que estén ocupados en otras obras. 11ª Todo ha de sacrificarse al logro de las dos corbetas y a su completo armamento; y en caso de no quedar el menor recurso de encontrar otra corbeta, podrá tomarse un buen bergantín-goleta de 20 piezas de a 8, que se ha de dotar con 130 hombres y 60 fusiles. [...] 17ª Hasta aquí se entiende si Cañas no saliese de esta ciudad o volviese; pues yendo al N. de América tendrá que obrar con más libertad para conseguir su objeto y observará lo siguiente. 18ª No llevará ni la menor señal de militar ni se dará a conocer por tal. 19ª Antes de comprar se enterará de los buques útiles para su objeto y en el modo y pagos le ilustrará el Sr. Intendente. [...] 21ª Los buques no han de ser españoles hasta que lleguen a Venezuela, Puerto Rico o a este puerto en donde es más fácil tripularlos o dotarlos. 22ª Mucho cuidado en evitar pleitos ya sen de naturales o extranjeros, escribiendo muy poco, abocándose con las personas, y no siendo esclavo de la responsabilidad. 23ª Estas mismas instrucciones no las llevará consigo sino en un libro hará extractos, bajo una combinación que el solo tenga la clave 24ª Convendrá aquí el estilo en que debe escribir a fin de no nombrar jamás las palabras sospechosas, como armas, pólvora, Venezuela, etc. 25ª Para evitar toda duda, es el Intendente quien ha de pagar y hasta ajustar los efectos si es posible, y si no arreglado a lo que él prevenga. Nunca se recamarán cantidades para hacer fondo, sino que de la tesorería del Ejército

saldrá para hacer los pagos. Fragata Diana, en el Puerto de La Habana a 20 de febrero de 1817. Pascual Enrile".

10.- "Presupuesto de la comisión de armamento del Consulado de La Habana"

"Presupuesto letra A, que explica el costo y gasto de 4 buques armados, y su conservación en crucero, contra los piratas insurgentes durante nueve meses a saber:

Los cuatro buques que montan de 16 a 22 piezas de cañón, y demás presupuesto, con inclusión de aquellas calculamos que a razón de 25.000 para cada uno, podrán tener el costo de 100.000

Como que dichos buques habrán de necesitar de alguna reposición de jarcias, velamen, aguada, armas blancas y de chispa, y demás pertrechos necesarios, hasta estar en aptitud de dar la vela, consideramos de consuno a cada buque para esto por menores a 10.000 para cada uno, que hacen la suma de 40.000

Gastos para el 1er. Crucero de 3 meses

Sueldos de los 4 comandantes a 200 pesos mensuales cada uno...................................2.400

Id. de los 4 segundos a 150 ps... 1.800

Id. de los 4 terceros a 100 ps... 1.200

Id. de los 8 restantes subalternos a 80 ps..1.920

Id. de los 4 cirujanos a 60 pesos..720

Id. de los 4 contramaestres a 50 ps..600

Id. de los 4 segundos a 40 ps... 480

Id. de los 4 guardianes a id...480

Id. de los ocho restantes subalternos a id..960

Id. de 8 cocineros a 30 ps..720

Id. de 4 despenseros a id...360

Id. de 400 marineros a 20 pesos...24.000

Víveres en razón de que la premura los hace más costosos a 4.500 pesos...................18.000

53.640

Pesos 193.640

Gastos para el 2º crucero de otros tres meses

Sueldos como en el 1er. crucero..35.640

Víveres en consideración a que eran comprados con anticipación a razón de 4000 ps. cada buque..16.000

Reparación de averías, y reposición de algunos útiles a razón de 3000 ps. cada uno 12.000

63.640

Gastos para el 3er. crucero de otros tres meses

Sueldos, víveres y reparación lo mismo que para el 2º crucero..................................63.640

Alquileres de los almacenes necesarios para los repuestos..655

Sueldos de los dependientes durante nueve meses..1.000

Pesos 322.575

Firmado = Antonio Bustamante = Joaquín Gómez = Mariano de Mendive”

"Presupuesto letra B que proporciona los fondos necesarios, para armar y mantener el crucero, de los 4 buques, que bajo el nombre de Guarda-costas Consulares, han de perseguir los piratas insurgentes en estos nueve meses: a saber

El uno y medio por ciento, que con el nombre de Socorro, se cobraba antes, sobre todas las importaciones, para convoyar los barcos mercantes y perseguir los piratas, puede ascender en un año, según el resultado de los que se exigió, la cantidad de 168.200 pesos cuya renovación la recomienda la renovación del armamento..................................168.200

El derecho de toneladas que actualmente se cobra a los buques extranjeros, es de 11 reales por tonelada, y aumentándolas 9 reales más a cada una, pagarán en todo por otro año 20 reales, que es igual derecho al más moderado que cobran a nuestros buques nacionales en sus puertos, y graduando la entrada en un año de 500 embarcaciones, con 75.000 toneladas, a razón de 9 reales de recargo, por esta contribución extraordinaria, dará el producto de 84.375

Los nacionales procedentes de los puertos de Europa, y América, exclusos los costeros, que reciben el beneficio de no ser sorprendidos por los piratas en sus recaladas deben contribuir en recompensa con 4 reales por tonelada, y considerando que sean 300, los que entren en un año, con 60.000 toneladas, darán un producto de.............................30.000

Suma 282.575

Los nacionales procedentes de África, reciben las mismas ventajas que los antecedentes pero siendo mayor su beneficio, atendido el mayor valor de sus cargamentos parece muy conforme a razón que contribuyan con 8 rs. por tonelada, y calculando que entren en un año 100 embarcaciones de aquel destino, con 20.000 toneladas, darán el ingreso de 20.000

Los hacendados que conducen en los barcos costeros sus azúcares a esta plaza, serán enormemente perjudicados, ya con los robos de los piratas, o ya conduciéndolos por tierra para evitar aquel riesgo, y parece muy conforme que contribuyan a la expedición con dos reales por cada caja de azúcar, que venga embarcada, y computando que sean 80.000 cajas, las que en un año entren por la vía marítima, darán el ingreso de 20.000

Pesos 322.575

Firmado = Antonio Bustamante = Joaquín Gómez = Mariano de Mendive"

11.- Extracto de un oficio dirigido al Gobernador de Cádiz por el Gobernador interino de Tarifa relativo al naufragio del corsario insurgente *Constitución*[808]

"En el día de ayer 22 a eso de las tres de la tarde me dieron parte de que a la vista de esta plaza, y como a una legua de distancia, en el sitio de los Cabezos, había tocado un bergantín al parecer de guerra, el que iba naufragando; por lo cual traté de dar disposiciones para socorrer a los náufragos. Estando tomando estas medidas, observé que éstos metidos en tres botes, que traían en el bergantín, se dirigían hacia la costa de África, lo cual con las noticias que me dio en el acto el capitán del bergantín español ' Los Cuatro Amigos', actualmente anclado en el surgidero, de que el buque que había naufragado era un bergantín insurgente que le había dado caza, y obligado a refugiarse en dicho surgidero, me hizo activar mis diligencias, y pude conseguir que inmediatamente saliese un falucho pescador de esta matrícula, que tripulado con 15 hombres armados persiguiese los tres botes hasta su captura, lo que se verificó felizmente antes de obscurecer a pesar de la dispersión de los botes y de lo mucho que remaban.

Después de puestos en tierra en la playa de Guadalmesí, y custodiados en la torre de aquel punto, supe que eran 71 hombres, inclusos el capitán Apleton Meech y otros tres oficiales, y otro oficial que fue muerto por la gente del falucho en razón de la resistencia que oponía a entregarse. Habiendo mandado echar el muerto al agua, y dadas la disposiciones convenientes para evitar todo roce, y para trasladar a esta plaza a dicha gente aprendida, como se efectuó sin la menor novedad, hice que se reconociesen y registrasen en la prisión escrupulosamente, y entre los papeles que se les encontraron aparece la patente expedida en Buenos Aires, para el corso, con fecha 22 de Junio de 1818, con el número 177, escrita en español a favor del mencionado Apleton Meech, capitán del mismo bergantín, el cual se llamaba 'Constitución', de porte de 300 toneladas y armada con 18 piezas de artillería; se hallaron además otros varios despachos y documentos escritos en diversos idiomas, cuyo contenido no se ha averiguado hasta el presente".

12.- "*Representación dirigida a las Cortes por el cuerpo de la Armada Nacional del Departamento de Cádiz*" [809]

"Los individuos del cuerpo de la Armada Nacional del Departamento de Cádiz, que abajo firman, por sí y por los demás de la misma no pueden prescindir de elevar sus clamores al augusto Congreso nacional, bien persuadidos de la razón que les asiste, y seguros de la aceptación con que serán oídos, a pesar de los siniestros informes con que se haya querido oscurecer la verdad, o del apático silencio con que se haya intentado dejar su suerte actual sumida en el equivocado concepto de prosperidad y abundancia.

---

[808] BPC, DMC de 28/V/1819.
[809] BPC, DMC de 21/VI/1821.

Los empleados en la Armada saben gemir en el silencio; prestar sus servicios en medio de la indigencia, y sacrificar sus vidas y sus días por la madre patria, sin retraerles el abandono que han experimentado, el desprecio de su clase benemérita, y su postergación a todas las demás del Estado. La Armada ha sufrido sin límites las mayores vejaciones; la Armada ha cumplido virtuosamente con sus obligaciones civiles y militares; y la Armada seguiría padeciendo cualesquiera retrasos, si las necesidades del Estado no pudieran sufragarse, y más que todo, si no se asegurase que estaba reintegrada en sus haberes respectivos.

Semejante aserto, presentado y propuesto ante la augusta representación nacional en la sesión del 12 del corriente, ha herido notablemente el corazón de los individuos de la Armada; y aunque la benéfica indicación del señor diputado Vadillo hizo romper el silencio profundo que los ocultaba en aquel día, para ser después destinados sin duda a su suerte anterior de indigencia y de olvido, aun quedó sin esclarecerse la verdad, y aun se presentó a la Marina no en el grado de descubierto, que por su desgracia o por otras causas ha llegado a experimentar en perjuicio de sus esperanzas lisonjeras.

Séale permitido a una corporación, que ha sido siempre el juguete de las pasiones y de la arbitrariedad el consuelo de desahogar su pecho ante el santuario de la libertad y de la independencia. [...] *La Armada Nacional no ha percibido en este Departamento ni aun la mitad de lo que le corresponde en el año económico, que finaliza; y por consiguiente que bien lejos de haber experimentado el exceso que otros individuos, ni aun se ha observado con ella la proporción debida con los demás en quienes ha recaído desfalco.*

Bien conoce la Armada, y repite con entusiasmo, que desde el dichoso y memorable alzamiento de la Nación ha recibido más que en los anteriores tiempos, y que la España constitucional ha atendido las necesidades y obligaciones; pero también conoce, y está

tocando con dolor, que su situación se sigila, que su indigencia se oscurece por quien no debía, y que su suerte hubiera sucumbido a nueva miseria, si el señor diputado Vadillo no hubiese sido el eco de la justicia, para quitar los candados que ocultaban el estado de desproporción y abandono de la Marina Nacional.

Échese un velo espeso sobre las circunstancias tan marcables y dignas de continuos clamores, y sacrifíquese a la brevedad el cúmulo de observaciones que pudieran hacerse para la justa vindicación de los males que hubieran venido, y que se han evitado por el delo de un digno representante de la Nación española. La Armada descansa tranquila en los resultados de esta indicación; pero no puede dejar de representar a las Cortes, y exigir de su justificación, que si su déficit en el año económico procede de haberse solventado atrasos que no se debía, como han sentado otros señores diputados, no sólo se obligue a la devolución a los detentadores, sí también se exija la responsabilidad a los funcionarios públicos que lo hayan ejecutado, pues por ello, es lo cierto, que la Armada ha sido defraudada de sus sueldos, se ha experimentado la distracción de unos haberes que eran suyos, desde el momento que se aprobó el presupuesto, y se destinaron los fondos por el congreso para las atenciones del Estado.

Si la Nación carece de arbitrios, y si fuese preciso servir sin sueldo, los individuos de la Armada están prontos y decididos a sacrificarse por su patria; mas si hay fondos, y éstos se distraen por las personas encargadas en su distribución, la Armada pide el castigo de tamaños atentados, y espera conseguirlo del poder legislativo, que merece su confianza y su profundo respeto. San Fernando a 22 de junio de 1821".

13.- *“Año de 1816. Nota de los buques apresados por los corsarios insurgentes en esta agua y costas de América pertenecientes a este comercio de Cádiz”*[810]

“Goleta ‘San Antonio y la Magdalena’, capitán Dn. Juan Antonio de Mendezona, de este puerto para Santander, con sal, aceite, vinos y losa. Apresada el 14 de Mayo, 10 leguas al O. de este puerto por una goleta. En el mismo día apresó otro bergantín su capitán un tal Suárez. El corsario se denomina el ‘Congreso’, de Buenos Aires, su comandante José Almeyda de nación portuguesa y tripulación anglo-americana.

Místico ‘Nª Sª de los Dolores’ capitán José López, de La Habana para este puerto, con azúcar, café y otros frutos. Apresado el 21 de Junio, 80 leguas al O. del Cabo de Santa María por la misma goleta.

Bergantín ‘San Andrés’, capitán D. Antonio Zubiaga y dueño Don Pascual Turbiano, de La Habana para este puerto con azúcar, palo y café. Apresado el 22 de Junio por la citada goleta sobre el Cabo de Santa María.

Goleta ‘Nª Sª de los Dolores (a) La Leona de Cádiz’, capitán el Alférez de fragata graduado de la Rl. Armada D. Benito Maza, dueño D. Manuel Moreno de Mora, de Veracruz y Habana con frutos y registro de plata, apresada el 24 de Junio sobre los cabos por dicha goleta. El mismo corsario ha apresado últimamente al propio Maza a su regreso de América mandando la barca de S.M. ‘Actividad’. Aquél se apoderó de toda la correspondencia.

Jabeque ‘San José y Ánimas (a) El Valiente’, capitán D. Juan B. Orozco de La Guayra con cacao, algodón, café y cueros. Apresado el 20 de junio 18 leguas al O. del cabo de Santa María por la goleta Independencia, su comandante Miguel Ferreres, de nación raguseo [...]

[810] AGI, Sección Consulados, legajo 81

Resumen total de buques apresados:

- *fragatas..21*
- *saqueadas 1*
- *bergantines.....................................17*
- *saqueados...2*
- *goletas...6*
- *saqueadas.... ....2*
- *polacras...5*
- *bombardas.....................................2*
- *corbetas...1*
- *jabeques..1*
- *saqueado...1*
- *místicos...1*
- *saqueado........ ....1*
- *quechemarines.................................3*
- *saqueados.......................................4*
- *barcas..3*
- *total...71*

Los valores de los buques contenidos en la nota que precede y los de sus cargamentos y registros, se han calculado en ocho millones de pesos. Y como en ella no se comprehenden los buques apresados anteriormente al año de 816 [sic]*, ni el total de los que han sufrido igual desgracia correspondientes al comercio de Barcelona, Málaga, Coruña, Santander y varios otros puertos de la península y de América, no sería aventurado fijar las pérdidas*

del comercio español por apresamientos de los corsarios insurgentes en doce millones de pesos en los dos últimos años, y cuatro más en los anteriores desde que terminó la guerra con los ingleses. Por manera que la España, en paz con todas las potencias de Europa, ha perdido en esta última época 240 de reales ¿y a dónde llegaría la suma de los perjuicios que se han seguido de esta pérdida?"[811]

---

[811] Incluye esta relación una nota en la que se indica que no se han sumado a esta lista los las fragatas que, desde Veracruz y La Habana, se dirigían a Cádiz con plata, grana y otros frutos y capturadas en fechas anteriores: *Fraternidad, Belén, Catalina, Veloz Mariana, María Josefa, Paraguay, Encantadora y el bergantín Economía*, a los que hay que sumar el bergantín *Santo Cristo* que se dirigía a Cádiz desde Lima.

Sobre la captura de la fragata *Fraternidad* podemos aportar más datos, ya que esta nave era de la propiedad de Leandro José de Viniegra, comerciante al cual ya dedicamos nuestra Tesis de licenciatura (*Luchar contra el mar, edificar en el viento: La compañía gaditana Viniegra (1797-1829).* Cádiz, 2000). A esta embarcación enviada a América en 1813 le sorprendió la declaración de independencia de Caracas en aquellas aguas.

AHPC, Pr. 478, Liquidación de la Testamentaría de Leandro Josef de Viniegra, (al final):

"Habiendo despachado el difunto Viniegra para La Guayra en el año de 1813 su corbeta Fraternidad *al mando de D. Joaquín Antonio de Goyeneche, llegó a aquel puerto en el mismo día en que declaró su independencia la Provincia de Caracas con cuyo motivo salió para Puerto Cabello en donde fondeó el 6 de Agosto del propio año; allí se apoderó el gobierno de porción de barriles de harina que llevaba y detuvo por mucho tiempo sin permitir la salida de la corbeta. En este estado el capitán Goyeneche reclamó de la Real Hacienda en dicha ciudad de Puerto Cabello los perjuicios que se habían causado al buque por su mansión forzosa y siguió el litir* [sic] *hasta sentenciarlo definitivamente, de cuya providencia apeló dicho capitán para ante el Real y Supremo Consejo de las Indias. Consta todo por menor de el testimonio de dichos autos dada por D. José Ravelo escribano Real Secretario de la Junta Superior en la Ciudad de Caracas en 18 de julio de 1818. Dicha reclama importa por lo menos pesos fuertes 35.334 en los trece meses de los diez y seis que estuvo detenida la corbeta contando desde 6 de Agosto de 1813 a 22 de Diciembre de 1814 al respecto de 18 ps. fs. al mes por tonelada de las 151 que medía dicha corbeta. Cádiz cuatro de Enero de mil ochocientos treinta y dos".*

Más datos sobre esta singladura los obtenemos de un poder concedido por Sebastián Alejandro Peñasco a Antonio Diez Ymbrechts (AHPC, Pr. 3176, folio 1132):

"Dn. Sebastián Alexandro Peñasco vecino y del Comercio de esta Ciudad de Cádiz, digo: Que en fha. tres de Enero del año próximo pasado, los Sres. Ministros de las Rles. Cajas del Departamento de Puerto Cabello, giraron una libranza contra la Tesorería General del Reino, y en favor de Dn. Joaquín Antonio de Goyeneche Capitán y Maestre de la corbeta 'Fraternidad', que de este Puerto hizo viaje a aquel, por cantidad de 18719 ps. y 1 rl. fs. que se le adeudaban por valor de los víveres y efectos que facilitó del cargamento que condujo y con que fue socorrida dha. Plaza en circunstancias de hallarse sitiada por los Enemigos, cuya Libranza me endosó el Dn. Joaquín Antonio Goyeneche en cinco del citado mes y año y en su virtud hice la solicitud oportuna para su pago de cuyas resultas se ha comunicado Rl. Orden a Caracas pª. que se verifique en descuentos de derechos que yo devengaré en aquella Rl. Aduana. Atento a lo cual, por el presente como más haya lugar otorgo: Que doy Poder [...] *en primero lugar y con preferencia a Dn. Antonio Diez Ymbrechts, vecino y del comercio de esta plaza próximo a hacer viaje al dho. destino, y por su falta en segundo a la Compª. de Negocios titulada en La Guayra, Espelosín y Orneta y a cada uno de los socios de ella insolidum, especial para que en mi nombre* [...] *hayan, perciban y cobren en la Tesorería de la Rl. Aduana de Caracas u otra oficina que corresponda, de los Sres. Tesoreros y demás a cuyo cargo esté la entrega, los 18719 ps. y 1 rl. fs. con arreglo a la Rl. Orden...".*

Un nuevo poder del citado comerciante al mismo apoderado nos revela más información sobre el buque y sus cargas (AHPC, Pr. 3176, fol. 1234-5):

"*Dn. Sebastián Alexandro Peñasco vecino y del Comercio de esta Ciudad de Cádiz, digo: Que en la corbeta 'Fraternidad' que desde este Puerto hizo viaje al de Puerto Cabello, cargué y registré un Cajón arpillado*

14.- Instrucciones de 23 de abril de 1898 en la guerra Hispano-norteamericana[812]

"Art. 4º El Gobierno español, manteniendo su derecho a conceder patente de corso, que expresamente se reservó en Nota de 16 de mayo de a857 al contestar al de Francia cuando éste solicitó la adhesión de España a la Declaración de París relativa al derecho marítimo, organizará por ahora con buques de la Marina mercante española un servicio de 'cruceros auxiliares de la Marina militar', que cooperará con ésta a las necesidades de la campaña y estará sujeto al fuero y jurisdicción de la Marina de guerra.

Art. 5º Con objeto de apresar los barcos enemigos, confiscar la mercancía enemiga bajo su propio pabellón y el contrabando de guerra bajo cualquier bandera, la Marina real, los cruceros auxiliares y los corsarios en su día, y en el caso de que se autoricen, ejercerán el derecho de visitar en alta mar y en las aguas jurisdiccionales del enemigo con arreglo al derecho internacional y a las instrucciones que al efecto se publiquen.

Art. 7º Serán considerados y juzgados como piratas, con todo el rigor de las leyes, los Capitanes, Patrones y Oficiales de los buques que, no siendo norteamericanos, así como las dos terceras partes de su tripulación, sean apresados ejerciendo actos de guerra contra España, aun cuando estén provistos de patente expedida por la República de los Estados Unidos".

---

señalado con el Numero cuatro, marcado con la del margen, a la consignación de Dn. Joaquín Antonio de Goyeneche Capitán y Maestre de la citada Nao, quien lo entregó a Dn. Ignacio Machín, y este con posterioridad lo pasó a manos de la Viuda de Dn. Salvador Eduardo sin que hasta de presente haya recibido cuenta alguna, ni la menor noticia del expendio de las mercaderías que contenía, por lo cual debo considerarlo existente. En cuya atención, y como más haya lugar otorgo: Que doy poder [...] a Dn. Antonio Diez Ymbrechts [...] próximo a hacer viaje a aquel destino, especial para que en mi nombre [...] *recoja y se apodere del enunciado cajón arpillado de mi pertenencia, requiriéndolo de la Viuda del Dn. Salvador Eduardo u otras manos en que exista, procediendo enseguida a la venta de los efectos que contiene; y en el caso que ya se haya verificado tomará de ella la correspondiente Cuenta a las personas que la deban dar, haciéndoles cargos recibiendo en data juntos y debidos descargos..."*

15.- Escuadra de la expedición de Morillo[813]

SUPLEMENTO AL DIARIO MARÍTIMO 16 de Febrero de 1815

Estado que manifiesta los buques de que se compone el convoy que hoy 16 de febrero de 1815 ha empezado a salir de esta bahía

Navío de guerra de 64 cañones 'San Pedro de Alcántara, el brigadier D. Pasqual de Enrile; Fragata 'Diana', el capitán de navío D. José de Salas; Fragata 'Efigenia', el capitán de igual clase D. Alexo Gutiérrez de Rubalcaba; Corbeta 'Diamante', el capitán de fragata graduado D. Ramón de Eulate; Goleta 'Patriota', el teniente de fragata D. Jacinto de Marcaida; Barca 'Gaditana', el teniente de fragata graduado D. Juan Dieguez.

FRAGATAS TRANSPORTES

MARCAS, NOMBRES Y TONELADAS	***CAPITANES LOS SRES. DON...***	***CONSIGNATARIOS LOS SRES.***
20 'San Fernando' 370	*Baltasar Cardell*	*Junta de Reemplazo*
21 'Socorro' 419	*Andrés de Anglada*	*Junta idem*
22 'Providencia' 200	*Ramón de Arteaga*	*Martín de Irigoyen*
23 'Carlota' 246	*Agustín Menchaca*	*Antonio Artechea*
24 'Piedad' 251	*Vicente de Ayarza*	*Antonio Artechea*
25 'Nueva Empresa' 340	*Francisco Iseu*	*Francisco López Sans*
26 'Salvadora' 406	*José Saavedra*	*Juan Antonio Butler*
27 'S. Ignacio' 271	*José Domingo Gil*	*Olazagutia é Inarra*
28 'Los Buenos Hermanos' 368	*José Ramón de Uribe*	*Juan José Marcó del Pont*
29 'S. José' 287	*Pedro Sosvilla*	*José María Pérez*
30 'Preciosa' 275	*José Sagarra*	*Dotres y Canadell*
31 'Dolores, a. La Vicenta' 321	*Andrés Ramos*	*Pasqual Moreno de Mora*
32 'La Nueva Carlota' 223	*Miguel Martín*	*Ildefonso Ruíz delRío*
33 'Joaquina' 338	*Bernardo Bilagally*	*Tomás de Urrutia*
34 'Apodaca' 313	*Juan Rapallo*	*Dicho Rapallo*
35 'Héroe de Navarra' 238	*José Álvarez Veriña*	*Joaquín Pulciani*
36 'Empecinado' 374	*Francisco Romero*	*Ventura Montal*
37 'Dolores, a. la Primera' 425	*Nicolás Larrea*	*Juán Francisco Vergara*
38 'El Carmen, a. la Belona' 327	*Pedro Loredo*	*Carlos Sicardo*

[812] Cfr. Azcárraga y Bustamante, *op. cit.*, pg.: 379.
[813] BPC, DMC Suplemento de 16/II/1815.

39 ‘S. Francisco de Paula’ 254	*Cristóbal Carsi*	*Martín de Irazoqui*
40 ‘Trinidad, a. la Palma’ 281	*Miguel Silóniz*	*Martín de Irigoyen*
41 ‘Alianza’ 369	*Francisco Quintana*	*Segismundo Moret*
42 ‘S. Pedro y S. Pablo’ 275	*Bartolomé de la Vega*	*Ramón Gutiérrez*
43 ‘Elena’ 302	*José de Salas*	*Dotres y Canadell*
44 ‘N. S. del Coro’ 240 y1/2	*Juan Antonio Oleaga*	*Olazagutia é Inarra*
45 ‘La Venturosa’ 210	*José Ramón de Gómez*	*Antonio de Artechea*
46 ‘La Pastora’ 271	*Gaspar de Arana*	*Martín de Irazoqui*
47 ‘La Gertrudis’ 270	*Agustín Escalambra*	*Antonio Picardo*
48 ‘S. Ildefonso’ 337	*Antonio Vigueira*	*Gregorio Santacruz*
49 ‘Carmen, a. Los Arapiles’ 171	*Ramón Arzubiaga*	*Joaquín Maseras*
52 ‘Unión’ 377	*Jerónimo Añeses*	*Mariano Leford*
53 ‘Numantina’ 229	*Alexandro Nocety*	*Ildefonso Ruíz del Río*
54 ‘La Eugenia’ 298	*Narciso Delofeu*	*Juan Antonio Butler*
55 ‘El Ensayo’ 340	*Pablo Pérez Gallegos*	*José de Santiago y Rotadle*
56 ‘Júpiter’ 317	*Francisco Mas y Canelas*	*Francisco Pavón y Muñoz*
57 ‘Cortes de España’ 347 y ½	*Miguel de Castro*	*José O’Dwyer*
58 ‘Daoiz y Velarde’ 476	*Isidro de Castro*	*Viuda de Ruíz e Hijo Terry*
59 ‘Ana’ 350	*Carlos Salvo*	*Antonio Picardo*
60 ‘Vigarrena’ 350	*Francisco Antonio Lopategui*	*Francisco de Paula Ugarte*

POLACRAS IDEM

50 ‘Águila’ 261	*Antonio Pavía*	*Martín de Irazoqui*
51 ‘Parentela’ 208 y ½	*Francisco Vigne*	*José de Nerini*

BERGANTINES IDEM

61 ‘Ciudadano’ 130	*Manuel Osorio*	*Antonio Figueroa*
62 ‘S. Ignacio’ 162	*José Vicente Ibarrarán*	*Francisco de Paula Ugarte*
63 ‘El Enrique’ 234	*Diego Durán*	*Francisco Bustamante*
64 ‘compañía de Goatemala’ 144	*Martín Larrinaga*	*Gregorio Castrisiones*
65 ‘San Andrés’ 226 y ½	*Antonio Zubiaga*	*Andrés Marzán*
66 ‘N. S. de los Ángeles’ 166 y ½	*Manuel Mora*	*Ludolfo Christian Uthoff*
67 ‘Vigilante’ 109 y ½	*José Moya*	*Bartolomé Costello*
68 ‘Amable María’ 139	*Domingo Teresio*	*Tomás Rabian*
69 ‘Decoro’ 129 y ½	*Pedro Petrus*	*Antonio Picardo*

70 'Diamante' 147 y ½	*Jayme Sanz*	*Segismundo Moret*
14001 y ½		

Y 12 Barcas obuseras

"Los Cuerpos que conduce esta expedición son: Dragones de Fernando VII y de la Unión. Artillería de línea y de a caballo, Columna de cazadores, Unión, Barbastro, Primero de León, Castilla y Victoria, todos de infantería de línea. General en jefe, el mariscal de campo D. Pablo Morillo. Segundo ídem, el brigadier D. Pasqual de Enrile. Mayor General del ejército, D. Francisco Warleta.

Comandante general de Marina, el brigadier D. Pasqual de Enrile. Segundo ídem, el capitán de navío D. Francisco de Salazar. Mayor de órdenes, el teniente de navío D. Rafael de Santibáñez.

Según la alteración que por hospitalidad han tenido estos Cuerpos, se calcula próximamente el número de tropa embarcada en 10400".

16.- Expedición del brigadier Miyares[814]

SUPLEMENTO AL DIARIO MARÍTIMO 14 DE ABRIL DE 1815

Estado que manifiesta los buques de que se compone el convoy que hoy 14 de abril ha salido de esta bahía

"Fragata de guerra 'Sabina', su comandante el capitán de navío D. José Sartorio

FRAGATAS TRANSPORTES

MARCAS, NOMBRES Y TONELADAS	***CAPITANES***	***CONSIGNATARIOS***
12 'Castilla' 461	*D. Francisco Darrayoaga*	*D. Ildefonso Ruíz del Río*
14 'Elena' 312	*D. Pedro Millán*	*D. Andrés Marzán*
15 'Veloz Guipuzcoana' 170	*D. José Romero Piñaga*	*D. José Romero Campo*

[814] BPC, DMC suplemento del 14/IV/1815.

16 'Todos Santos' 371	*D. José María jugo*	*D. Antonio Artechea*
18 'Veloz Pasagera' 402 y ½	*D. Saturnino Barinaga*	*D. Romualdo Pasqual de Texada*

POLACRA

13 'n. s. de Belén' 1962 y ½	*D. Ignacio de Larburu*	*Sres. Olazagutia é Inarra*

"Conducen el regimiento de Voluntarios de Navarra y el primero y segundo batallón de Órdenes, con la fuerza de 2100 hombres, al mando del brigadier D. Fernando Miyares".

17.- Instrucciones de Tomas Taylor a Squire Fisk, capitán de la goleta *Santafecina*

"Muy Sr. Mío: Deberá Vm. proceder con la goleta 'Santafecina a hacer el crucero delante de Cádiz, tomado buen cuidado de evitar el hablar con todo buque de guerra. En caso de apresar alguna gran suma de dinero, deberá Vm. volver inmediatamente a estas costas, y pedir a los Agentes que le envíen a una persona para recibirlo, volviendo inmediatamente al crucero después de haberlo así ejecutado. Si apresa Vm. algunos buques veleros deberá Vm. quedarse con ellos para cargarlos con las mercancías de valor que encuentre en los buques pesados, embarcando en éstos los prisioneros y enviando los otro a los Agentes en el Río de la Plata o a Puerto Príncipe, alterando siempre las marcas de los fardos, y teniendo cuidado de guardar a bordo del corsario el dinero, alhajas u otra cosa de valor. En caso que los portugueses marchen hostilmente contra Buenos Aires, tiene Vm. en derecho de hacer lo mismo con sus buques, enviando las presas a Buenos Aires en caso de no estar bloqueado, y si lo está a Río Negro en la Costa Patagónica, y desde allí enviar un correo por tierra a Buenos Aires, avisando a los Agentes en aquella ciudad. Enviará Vm. a la isla de Sta. Margarita si estuviese abierta algunas de las presas que

hiciese, teniendo cuidado de sellar los papeles que se encuentren en ellos, de tomar declaraciones a los capitanes sobre ser los propietarios enemigos, delante de dos o tres testigos de su misma tripulación, y sellando todo lo remitirá con el capitán de presa a cualquiera de los Agentes. Tendrá Vm. mucho cuidado de no meterse ni inquietar ninguna bandera neutral de cualquiera nación que pueda ser, pero si podrá Vm. sacar nuevas provisiones y reclutas, no admitiendo ningún español ni portugués. Cuando Vm. vuelva a la costa de Norte América entrará Vm. con preferencia en el Chesapeake o Delaware que son los puertos más seguros. No pierda Vm. ocasión de comunicar al agente de Baltimore las ocurrencias de la 'Santafecina', y los procederes de Vm. En caso de ir al Río de la Plata, tocará Vm. primero en la Isla de San Sebastián en la costa del Brasil, para adquirir noticias sobre el estado de él no fiándose nunca de las que reciba de los barcos en alta mar. Cuando dirija Vm. las presas al río, deberá Vm. prevenir a su Capitán de presas de no hablar con ningún bergantín o navío bien tripulado en la costa del Brasil, y cuando entre Vm. en el Río de la Plata, seguirá la costa del Sur para entrar en la ensenada de Barragán [...]. *Baltimore 11 de abril de 1816. Tomas Taylor".*

18.- Corsarios de Baltimore en activo en septiembre de 1818, según la lista publicada en el *Baltimore Morning Chronicle*[815]

"Schrs. [schooner] *'Romp', alias 'Santafecino', Fisk and Grenaldo*
Schr. 'María', alias 25th. May, Stafford
Schr. 'Davey', alias 'St. Martin', alias 'Buenos Aires', Dieter
Schr. 'Swift', alias 'Mangoré', Barnes, afterwards 'Pueyrredon', Franklin
Schr. -----, Chase, alias 'Tucuman', Wilson
Schr. 'Young Spartan', alias 'Johanna', 'Espartano', Moore
Schr. -----, alias 'Potosí', Chase
Schr. 'High Flyer', alias 'Constantia', Bass
Schr. -----, alias 'General Artigas', Forde

[815] AHN, Sección Estado, legajo 5645-I, carpeta nº 6.

Schr. -----, alias 'Congresso', Almeda
Schr. -----, 'Tantivy', Bliss
Schr. -----, alias 'Liberdate', Sanders, Ewing &c.
Schr. 'Julia de Forest', Wilson
Schr. 'Ant', alias 'Scivico', forde
Brig 'Mammoth', alias 'Independencia', 'Delsud' [sic], *Chaytor and Grinnaldo*
Brig 'Fourth of July', alias 'El Patriota', alias 'Enemy of Tyrants', alias 'La Fortuna', Watkins, Taylor, Chase, Clarke, &c.
Brig 'Vicunia', alias 'Maipo', alias 'Irresistible', Cock, Daniels, Humphreys, Ferguson, &c.
Brig 'Athenian', alias 'La Republicana', Smith, Chase, Cathell, &c.
Brig 'Regent', alias 'Tucuman', alias 'Creoli' [sic], *Monson, Paul, &c.*
Brig 'Paz', alias 'Patriota', Stafford
Brig 'Calypso',-----, sold to Aury
Brig 'Peter', alias 'San Martin', Stafford
Brig -----, alias 'Constitution', Davey, Meech and Brown
Ship 'Argo', alias 'Union', Cathell
Ship 'Clifton', Davy – lost in Rio de la Plata
Brig 'True Blooded Yankee', Jewitt, New York
Schr. 'Captain Artigas' or 'Minerva', Champlin
Frigate 'Horatio', Spinner
Frigate 'Curiaco', Delano
Galley 'Caledonia', Coffin
Schr. 'St. Michael', Moore, afterwards J. Esperanto
Schr. 'Irresistible', Davis
Schr. 'Constantia', Tatem".

19.- "*Lista de los buques que han sido armados en los Puertos de los Estados Unidos*[816]"

Elaborada por el embajador Luis de Onís, en Washington el 20 de Abril de 1818.

Clase de los buques	***Nombres con que salieron***	***Nombres de los capitanes***	***Puertos donde se armaron***	***Destinos***
Goleta	*L'Epire*	*Bettigne*	*Nueva Orleáns*	*Seno Mexicano*
Goleta	*Felix*	*R. Debray*	*Nueva Orleáns*	*Seno Mexicano*
Goleta	*Petit Milan*	*Amigony*	*Nueva Orleáns*	*Nautla*
Goleta	*Presidente*	*La Maison*	*Nueva Orleáns*	*Nautla*
Goleta	*Alerta (a) Morelos*	*Senet*	*Barataria*	*Seno Mexicano*
Goleta	*Júpiter*		*Charleston*	*Isla Amalia*
Goleta	*Rebecca*		*Charleston*	*Isla Amalia*
Goleta	*Lovely Lidia*	*Hodgson*	*Philadelphia*	*Islas Antillas*
Goleta	*Hornet (a) Gertrudis*	*John Smith*	*Philadelphia*	*Atlántico*
Goleta	*Orb (a) Congreso de Buenos Aires*	*José Almeyda*	*Baltimore*	*Costas de España*

816 AHN, Sección Estado, legajo 5643-I, carpeta nº 5, expte. 7

Bergantín	*Calipso (a) Calipson*	*Tomas Boyle*	*Baltimore*	*Golfo de México*
Bergantín	*Quatro de Julio (a) el Patriota*	*Tomas Taylor*	*Baltimore*	*Costas de Cuba*
Bergantín	*Paz (a) Patriota*	*Joseph Stafford*	*Baltimore*	*Costas de España*
Bergantín	*Mammoth de Baltimore (a) Independencia del Sur*	*James Chaytor*	*Baltimore*	*Costas de España*
Bergantín	*Clifton*	*Davy*	*Baltimore*	*Buenos Aires*
Goleta	*Swift (a) Mangoré*	*James Barnes*	*Baltimore*	*Costas de España*
Goleta	*Spartan (a) potosí*	*J. Chase*	*Baltimore*	*Costas de España*
Bergantín	*Regent (a) Tupac Amaró*	*Francis Mason*	*Baltimore*	*Costas de España*
Goleta	*Romp (a) Santafecino*	*Fisk*	*Baltimore*	*Norfolk*
Goleta	*Feliz Cubana*	*Revilla*	*Baltimore*	*Puerto Prícipe*
Goleta	*Young Spartan*	*Moore*	*Baltimore*	*Canal de Bahama*
Bergantín	*True Blooded Yankee*	*David Jewet*	*Nueva York*	*Savannah*
Goleta	*Capelin (a) Artigas (a) Minerva*	*Champlin*	*Baltimore*	*No se sabe*

20.- "Lista de los Buques españoles apresados por piratas y conducidos a estos Estados Unidos; con expresión del resultado que han tenido, o estado en que se hallan las reclamaciones que se han hecho para que se devuelvan a sus legítimos dueños, y los cargamentos con que algunos de ellos han entrado"[817]

Lista elaborada por el embajador español en los EE.UU. Luis de Onís, en Washington el 20 de abril de 1818.

Clase de los buques	***Sus nombres***	***Cargamentos***	***Por quien apresados***	***Puertos donde han entrado***	***Resultado o estado de las reclamaciones***
Fragata	*Alerta*	*153 negros*	*Corsario L' Epine*	*Nueva Orleáns*	*Restituido todo a sus dueños*
Polacra	*San Francisco de Paula*	*Vino, aguardiente, etc.*	*Corsario el Felix*	*Nueva Orleáns*	*Ídem*
Goleta	*Amable María*	*Ninguno*	*Por los de Barataria*	*Nueva Orleáns*	*Ídem*
Goleta	*Cometa*	*Ninguno*	*Ídem*	*Nueva Orleáns*	*Ídem*
Goleta	*Dorada*	*Ninguno*	*Ídem*	*Nueva Orleáns*	*Ídem*
Goleta	*Caridad*	*Ninguno*	*Ídem*	*Nueva Orleáns*	*Se mandó entregar a sus dueños el importe de este buque, que fue vendido de orden del Tribunal de Almirantazgo*
Goleta	*Bolívar*	*Ninguno*	*Ídem*	*Nueva Orleáns*	*Ídem*

[817] Ibíd.

Goleta	*Santa Rita*	*Frutos Coloniales*	*Ídem*	*Nueva Orleáns*	*Restituido todo a sus dueños*
Fragata	*Junta Central (a) Bruch*	*Ninguno*	*Por un corsario de Cartagena*	*Nueva Orleáns*	*El tribunal dijo no tener autoridad para juzgar este caso y por consiguiente se quedaron los piratas con todo*
Corbeta de S.M.	*Indagadora (a) Casi Mary*	*Ninguno*	*Por engaño en la Costa Firme*	*Nueva Orleáns*	*Ídem*
Polacra	*Regla*	*Azogue de S.M. y otros efectos de particulares*	*Goleta Alerta*	*Nueva Orleáns*	*Se mandó entregar a sus dueños el importe del buque y cargamento , pero aun no se ha verificado*
Fragata	*Cleopatra*	*Vino, aguardte. Y otros efectos*	*Por un corsario de Cartagena*	*Nueva Orleáns*	*El juzgado dijo no... los piratas se quedaron con todo*
Goleta	*Alerta*	*Harina y dinero*	*Por un corsario de Barataria*	*Nueva Orleáns*	*Se mandó restituir a sus dueños*
Goleta	*Estrella*	*No se sabe*	*Idem*	*Nueva Orleáns*	*Ídem, aun está pendiente*
Polacra	*Virgen del Mar*	*No se sabe*	*Por uno de Caracas*	*Nueva Orleáns*	*Ídem*
Goleta	*San Felipe*	*No se sabe*	*Por uno de Venezuela*	*Nueva Orleáns*	*Ídem*
Goleta	*Politena*	*109 negros*	*Por uno de la Isla Amalia*	*Savannah*	*Pendiente*
Bergantín	*Monserrate*	*Se ignora*	*Ídem*	*Savannah*	*Ídem*
Bergantín	*Maria Francisca*	*Azúcar*	*Ídem*	*Savannah*	*Ídem*
Bergantín	*Concepción*	*Vino, etc.*	*Comodoro Champlin*	*Savannah*	*Ídem*
Goleta	*Sirena*	*Se ignora*	*Ídem*	*Savannah*	*Ídem*
Místico	*San José y Ánimas*	*Se ignora*	*Se ignora*	*Charleston*	*Se mandó devolver todo a sus dueños*
Goleta	*Camila*	*Se ignora*	*Por un corsario de Galveston*	*Charleston*	*Pendiente*
Goleta	*Isabelita*	*Ninguno*	*Por un corsario de la isla Amallia*	*Charleston*	*Se mandó entregar a sus dueños*
Goleta	*Pilotina*	*Negros*	*Ídem*	*Charleston*	*Pendiente*
Goleta	*San Antonio*	*32 negros*	*Por un corsario de Venezuela*	*Nueva Orleáns*	*Se mandó restituir todo, aun pendiente*
Berg.-polacra	*La Cruz de*	*Sal de Canarias*	*Berg. Patriota,*	*Norfolk*	*Pendiente*

	Mayo		*Taylor*		
Fragata	*Providencia*	*Productos de la Península*	*Corsario Mangoré, cap. Barnes*	*Norfolk*	*Ídem*
Bergantín	*Sereno*	*Azúcar, etc.*	*El Congeso, cap. Almeyda*	*Baltimore*	*Ídem*
Goleta	*Intrépida (a) La Leona*	*Ninguno*	*Ídem*	*Nueva York*	*Ídem*
Goleta	*San Román*	*No se sabe*		*Providencia*	*Ídem*
Polacra	*Divina Pastora*	*Se ignora*	*Corsario Mangoré*	*Boston*	*Ídem*
Fragata	*Industria (a) La Rafaela*	*Se ignora*	*Congreso, cap. Almeyda*	*Portland*	*Ídem*

21.- "*Nota de los efectos y dinero que se sabe han sido introducidos en estos Estados Unidos, procedentes de buques españoles, a bordo de buques americanos y de los mismos corsarios que los han saqueado; con expresión del resultado que han tenido o estado en que se hallan las reclamaciones que para obtener su devolución se han hecho*" [818]

- *"En Nueva York se reclamó y obtuvo por Dn. Vicente* [ilegible], *de Panzacola, la devolución de 70 esclavos del cargamento del Barco titulado el 'Volador'; llevados allí clandestinamente por los piratas captores.*
- *En dicha ciudad reclamó el Vice-cónsul Don Diego Morphy por cuenta de los propietarios legítimos, ciertos efectos hallados a bordo de un buque que quitaron las fuerzas americanas a los piratas de Barataria; cuyos efectos se le mandaron entregar.*
- *En la misma ciudad reclamó y obtuvo dicho Vice-cónsul la devolución de ciertos efectos pertenecientes a Españoles, que trajo a aquel puerto el corsario el 'Petit-Milan.*
- *En dicha ciudad y con igual suceso que lo antecedente, reclamó el precitado Morphy por cuenta de sus propietarios legítimos, ciertos efectos que trajo allí la goleta corsario el 'Presidente'.*
- *En la misma ciudad reclamó Don Felipe Fatio cónsul de S. M., la entrega de trece tercios de ropas que trajo a aquel puerto el bergantín americano 'Alonzo' procedente de Galveston; como igualmente la de 235 piezas de pañuelos de Madrás; y ambas reclamaciones aún están pendientes.*
- *El expresado Fatio solicitó asimismo la devolución de 30 cajas de azúcar llevadas a Nueva Orleáns de Galveston; y no se sabe todavía el resultado de este asunto.*
- *El susodicho Cónsul, reclamó igualmente ciertas mercaderías llegadas a aquel puerto en el barco titulado 'Mont Vernon'; y aún está pendiente la decisión.*
- *En Charleston reclamó el Vice-cónsul Mulvey algunos efectos salvados del bergantín presa español el 'Júpiter'; que hicieron perder a la entrada de aquel río*

[818] AHN, Sección Estado, legajo 5643-I, carpeta 5, expte. nº 28.

los piratas que le apresaron, sin que hasta el día se sepa que se hayan mandado devolver a sus legítimos dueños.

- *El corsario anglo americano el 'Revenge', capitán Butler, después de haber cometido piraterías de toda clase, abordó en el año de 1812 con bandera inglesa a la fragata española la 'Iris'; procedente de La Habana, o de Cartagena de Indias, para la Península. Su cargamento se componía de 55.000 pesos en moneda provinciana; barras de plata; y otros efectos de valor. Está cuasi probado que el capitán del 'Revenge', no contento con despojar de su propiedad a los españoles, trató de barrenar el buque y de obstruir las bombas para que se fuese a pique con toda su tripulación. El dicho capitán y algunos de sus marineros fueron arrestados y puestos en la cárcel de Charleston; y a pesar de las pruebas legales y convincentes que presentó al Tribunal el Cónsul de S. M. se le declaró libre; sin haberse rescatado más que mil y pico de pesos que se hallaban a bordo del corsario. Posteriormente recurrió el Comisionado de la 'Iris', Don Felipe Aldaytorizaga a los Tribunales de Philadelphia, los cuales confirmaron lo decretado por el Tribunal de Charleston mandando poner en libertad al capitán Butler y su tripulación; eximiendo a los armadores del 'Revenge' de la responsabilidad de indemnizar a los propietarios de la 'Iris'; llevando la cosa hasta el extremo de mandar restituir a la tripulación del 'Revenge' el dinero que se le había hallado. Representó este Ministerio contra todo esto al Presidente de los Estados Unidos; mas inútilmente.*
- *El Cónsul propietario en Charleston, Don, Antonio Argote Villalobos solicitó y obtuvo el embargo de 120 cajas de azúcar, 55 barriles de café y 4 fardos de cera blanca que por vía de Santa María en la Georgia habían introducido en aquella plaza los piratas de Amalia. Esta reclamación aun se halla pendiente.*
- *El mismo Cónsul Argote hizo embargar a fines del año último por medio de un comisionado que envió a Santa María propiedades españolas llevadas allí desde la Isla Amalia por valor de cien mil duros en efectos; entre los cuales había una partida de cigarros y tabaco en polvo que de cuenta de la Real Hacienda se remitía de La Habana a Cádiz en la fragata española la 'Unión Carmelita', su capitán Don Franco. Roura, apresada por los insurgentes. Este asunto se halla todavía pendiente.*
- *En Norfolk reclamó infructuosamente (por falta de evidencia) el Cónsul Don Pablo Chacón, algunos efectos y dinero que llevó a aquel puerto el corsario 'Potosí' (alias) el 'Spartano' de Baltimore, su capitán John Chase, que se creen pertenecían a la fragata española 'Ciencia' que este corsario apresó en su navegación de La Habana a Cádiz.*
- *En el mismo Norfolk fue reclamada por Don Antonio Argote Villalobos, cuando era Cónsul de aquel puerto, una gran cantidad de dinero y 87 zurrones de grana, la mayor parte pertenecientes a los buques españoles nombrados el 'Santander', y la 'Santísima Trinidad' (a.) el 'Manso', apresados por los corsarios la 'Independencia del Sur' y la 'Atrevida' (a.) el 'Romp', sus capitanes Chaytor y Grinnolds, en su travesía de Veracruz a La Habana. La reclamación de este dinero y grana está todavía pendiente.*
- *En el mismo Norfolk solicitó Don Pablo Chacón la devolución de 193 zurrones de quina, 28 pacas de extracto de Brasil, y 13 sacas de algodón, que condujo a su*

bordo el corsario de Venezuela titulado la 'América libre' (a.) el 'Neptuno', su capitán Bernard, procedente de la Margarita. No se pudo lograr la evolución de estos efectos así por falta de los documentos necesarios para justificar la propiedad, como por haberse negado las autoridades de Norfolk a embargarlos como lo había pedido Chacón.

- *Don Pablo Chacón solicitó y obtuvo el embargo de 47 cajas de azúcar blanca de La Habana llegadas a Norfolk a bordo de la goleta americana el 'Atlántico', su capitán Butler procedente de Puerto Príncipe; cuya azúcar había sido robada al bergantín español el 'San Antonio', por el pirata llamado 'Invencible'. Este litigio aun está pendiente.*
- *En Baltimore trató el mismo Don Pablo Chacón, cuando aun era Cónsul de aquel puerto, de pedir la devolución de 2 cajas hilo de cáñamo; 7 cajas de aceite dulce; dos cajones con sedería; declarados ser tomados en alta mar; y dos cajitas de encajes; traídas en la goleta pirata 'Mangoré', su capitán Barnes; pero no pudo verificarlo por falta de pruebas.*
- *En el mismo entró la goleta americana 'Remitance', su capitán Rogers; procedente de Puerto Príncipe en la isla de Santo Domingo con los efectos siguientes que fueron robados por el pirata 'Potosí', capitán John Chase, de la fragata española la 'Ciencia', apresada en su viaje de La Habana a Cádiz, a saber: 3 cajas de plata labrada; 1 de joyas; 33 tercios de grana; 3 ídem de jalapa; y varios otros efectos de valor. La reclamación entablada por el precitado Chacón para obtener la devolución de esta propiedad a sus legítimos dueños aún está pendiente.*
- *En el bergantín 'Ibernia' se introdujeron en dicho puerto de Baltimore varios sacos de algodón y algún café que apresó el pirata 'Patriota', capitán Tomas Taylor, de un bongo español que iba a Santiago de Cuba. Los dueños de esta propiedad enviaron sus poderes a un comerciante del mismo Baltimore, que los reclamó inmediatamente; sin que hasta esta fecha se haya decidido el asunto.*
- *En la goleta americana 'Evening Post', su capitán Williams, procedente de Galveston se introdujeron en Baltimore los efectos siguientes que fueron transbordados a otra goleta de la polacra española 'Santa María', su capitán Don José Font y Blanca, apresada por el pirata 'Patriota', capitán Stafford, a saber: 138 cajas de azúcar quebrada; 83 dhas. azúcar blanca; 50 medias cajas de ídem; 9 pacas de algodón; y 120 palos de madera de campeche. El consignatario de estos efectos Mr. John Laborde; sin perder un instante los ocultó con tiempo, y cuando fue el Cónsul interino, que era Don Joaquín Zamorano, a embargarlos no los encontró ni pudo descubrir después su paradero.*
- *En el mismo puerto entró otra goleta denominada 'Amalia' procedente de Galveston; con 54 cajas de azúcar blanca; 63 ídem id. quebrada y 350 cueros al pelo; cuyos efectos fueron robados de la polacra 'Santa María' por le pirata Stafford. Vinieron consignados a Mr. John Laborde; quien tuvo tiempo para ocultarlos, y evadir su embargo, que ya estaba decretado a solicitud del Cónsul Zamorano; por la lentitud con que se manejó en este asunto el Marshall del Estado.*
- *Entró igualmente en la bahía Chesapeake el pirata 'Patriota', capitán Taylor, y desembarcó ocultamente sobre 22000 pesos fuertes en oro. Además de este dinero introdujo del mismo modo cinco esclavos que tomó de la goleta española 'San Miguel', su capitán Don Juan Velásquez que iba de Maracaibo a Santiago de*

Cuba; y a pesar de las diligencias que ha practicado Don Joaquín Zamorano a fin de descubrir el paradero de dicho dinero y esclavos no la ha podido conseguir.

- *El mismo pirata 'Patriota', capitán Stafford, quiso introducir clandestinamente en otra ocasión que vino a la susodicha bahía de Chesapeake, 500 cajas de azúcar que tomó de la polacra 'Santa María'; pero no pudo desembarcar más que 45 cajas que fueron decomisadas por la Aduana de Baltimore. El Cónsul en aquella ciudad trató de embargar el corsario 'Patriota', pero no lo pudo lograr a causa de la negligencia del Marshall de aquel Estado.*
- *Entró en Baltimore, procedente de Galveston, una goleta americana llamada 'Harriet', su capitán South Comb, con los efectos siguientes que tomó allí a su bordo pertenecientes a la citada polacra 'Santa María', a saber 22 cajas de azúcar blanca; 10 medias cajas id. id.; 119 cajas de quebrada, 13 medias id. id.; 13 cajas de vino; una tonelada palo de Campeche, y 25 palos de caoba. Todos estos efectos fueron reclamados por Don Joaquín Zamorano; y el asunto aún está pendiente.*
- *El corsario llamado 'San Martín'; su capitán John Dieter, introdujo en Baltimore la cantidad de 11.000 pesos fuertes en plata y oro, que según se ha sabido después pertenecían a Don Cristóbal Cruset del comercio de Málaga, tomados de una polacra de su pertenencia que apresó dicho corsario el 12 de junio de 1817. No pudo obtener el Cónsul Zamorano descubrir el paradero de este dinero, y por consiguiente nada se ha recobrado de esta propiedad española.*
- *Entró igualmente en Baltimore, procedente de Santa María en la Georgia, la goleta americana 'Hornet', su capitán Ring, con los efectos siguientes que embarcó en la Isla Amalia; 117 cajas de azúcar, 24 zurrones de añil, y algún palo de Campeche. Dichos efectos vinieron consignados al precitado John Laborde, los que no se pudieron embargar por no haber Marshall en aquel Estado en aquella época, y porque mientras se acudió al Sherif, tuvo lugar Laborde de desaparecerlo todo.*
- *El corsario 'Río de la Plata', su capitán Davy, desembarcó en el mismo puerto de Baltimore la suma de ocho mil pesos cuya procedencia no pudo averiguar Don Joaquín Zamorano.*
- *En las bocas del río Delaware se encontró abandonado un buque, acuyo bordo había un resto de cargamento. Este buque por su construcción y por los géneros de que se componía dicho resto de cargamento, aparecía ser español: en su consecuencia fue reclamado por el Cónsul en Philadelphia Don Bartolomé Renguenet a favor de sus dueños legítimos; y el asunto se haya pendiente todavía.*
- *En Boston embargó el Cónsul Don Juan Stoughton una porción de la carga del bergantín español 'San José', apresado por el pirata 'Romp', de Baltimore; y aunque obtuvo que se mandase restituir a sus propietarios no se ha verificado aún, a causa de hallarse ausente el Fiscal de aquel Estado.*
- *En el mismo Boston entabló dicho Cónsul la reclamación de una parte del cargamento del bergantín 'Nª Sª del Buen Suceso', su capitán Don José Roldán, apresado por el pirata 'Río de la Plata', capitán Davy, y llevada a Marblehead por una goleta pescadora: este asunto aun está pendiente.*

Washington, 20 de abril de 1818; Luis de Onís".

22.- Extractos de la *Gaceta de Buenos Aires*[819]

Nº 43 'Gaceta de Buenos Aires' del sábado 1º de Noviembre de 1817

"Razón de las embarcaciones remitidas por corsarios de este país y juzgadas por el tribunal de presas encargado de su conocimiento, a saber:

Nº 1 Fragata 'Monserrat', apresada por la corbeta corsaria nombrada 'Zephir', su comandante Dn. Tomás Taylor, fue declarada por buena presa en 13 de octubre siguiente, y en su virtud se mandó entregar la carga al agente Don Guillermo G. Miller.

Nº 2 Goleta 'Divina Pastora', apresada en 14 de septiembre del mismo año por la propia corbeta y comandante; fue declarada en sumario por mal presa en 16 de octubre, y en plenario por de buena en 6 de noviembre siguiente; entregándose el cargamento a disposición del comandante Taylor.

Nº 3 En 18 de junio de 1816 llegó a este puerto la fragata 'Consecuencia' apresada por la corbeta corsaria 'Halcón', del mando del Sargento Mayor Don Hipólito Buchard, en unión de la fragata 'Hércules' y bergantín 'Trinidad' al mando del Coronel Don Guillermo Brown, marinada en las aguas del Callao de Lima; fue declarada buena presa con la goleta 'Andaluz' que llegó en octubre del mismo año: cuyos autos existen en poder del Excmo. Sr. Don Leonardo Agrelo, nombrado para el incidente ocurrido después de su declaratoria; por el impedimento que me asistía de ser hermano del armador de dicho corsario 'Halcón'. Continuará".

'Gaceta Extraordinaria de Buenos Aires' del jueves 6 de Noviembre de 1817

"Nota del cargamento con que entró en Valparaíso la fragata española presa nombrada la 'Perla', procedente de Cádiz de porte de 16 cañones:

412 cajones toscos de ferretería, de acero, clavazón y hoja de lata;
654 cajones toscos de diferentes efectos;
385 barriles de licores;
80 barrilitos se ignora por ahora el contenido;
90 cajones de papel sellado;
82 tercios de ropa;
32 cajones arpillados;
6 baúles ídem;
24 cajas medianas;
100 frasqueritas vacías.
Valparaíso 8 de octubre de 1817; Francisco de la Lastra".

Nº 44 'Gaceta de Buenos Aires' del sábado 8 de Noviembre de 1817

"Continúa la razón de las embarcaciones remitidas por los corsarios de este país y juzgadas por el tribunal de presas, encargado de su conocimiento, a saber:

Nº 4 Goleta 'Leona' apresada en 25 de junio del mismo año de 1816 para la goleta corsaria 'Congreso' del mando de su capitán Don José Armida [Almeyda]*: fue declarada por buena presa en 31 de agosto siguiente mandándose entregar el cargamento al armador de dicho corsarios D. David Cortez De Forest.*

---

[819] AHN, Sección Estado, legajo 5643-I, carpeta nº 5, expte. nº 30.

Nº 5 Bergantín 'San Andrés', apresado por el mismo corsario en 21 de junio de dicho año: fue declarado por buena presa en 30 de septiembre siguiente; mandose entregar el cargamento a disposición del armador Forest.

Nº 6 Fragata 'Nª Sª de Gracia' (a.) la 'Atrevida', apresada por el dicho corsario 'Congreso' en 24 del mismo junio, fue declarada por buena presa en 29 de octubre siguiente, mandándose entregar el cargamento al armador Forest.

Nº 7 Jabeque 'San José y Ánimas' (a.) el 'Valiente' y bergantín 'Nª Sª del Rosario', apresados por la goleta corsaria 'Independencia' del mando de su capitán Miguel Ferreres: el 1º en 29 de junio y el 2º en 12 de agosto del mismo año: fueron declaradas por buenas presas en 29 de octubre y entregados sus cargamentos al armador Don Juan Pedro Aguirre.

Nº 8 En 29 de octubre de dicho año, se declararon por buena presa los efectos y frutos conducidos a bordo de la goleta corsaria 'Congreso' del mando de su capitán Don José Armida, quien presentó ocho patentes de los buques que reconoció en su crucero para justificativo de la declaratoria de presa, mandándose entregar dichos efectos al armador Forest.

Nº 9 Fragata 'Carlota', apresada el 24 de julio del mismo año, por el expresado corsario 'Congreso', fue declarada por buena presa en 14 de noviembre y entregado el cargamento al armador Forest.

Nº 10 Bergantín 'San Buenaventura' (a.) el 'Leónidas', apresado el 20 de agosto del mismo año, por el corsario 'Independencia del Sud', su comandante Don Diego Chaytor: fue declarado por buena presa en 24 de noviembre, mandándose entregar su cargamento al apoderado de dicho corsario Don Adán Guy.

Nº 11 Bergantín 'Concepción', apresado en 25 del mismo agosto por el dicho corsario'Independencia del Sud', y declarado por buena presa el 24 de diciembre, entregándose el cargamento al apoderado Guy.

Nº 12 En 1º de febrero dl corriente año se declaró por buena presa a solicitud de Don David Cortez De Forest el bergantín [ilegible], *como apresado por la goleta corsaria 'Congreso' del mando de su capitán Don José Armida cuyo buque dirigiéndose a este puerto se fue a Norte América, donde existe depositado el buque y carga.*

Nº 13 En la misma fecha se hizo igual declaración de buena presa al bergantín 'Los Tres Amigos' a la propia solicitud, como apresado por el dicho corsario 'Congreso', cuyo buque no ha llegado a estas balizas, y se presume que se haya dirigido a algún puerto de Norte América.

Nº 14 Goleta 'Nª Sª del Carmen' (a.) la 'Antonia', apresada por el bergantín corsario 'Montezuma' del mando de su capitán Don Jorge Ross, en 14 de noviembre y declarada por buena presa en 27 de febrero; mandándose entregar el cargamento a disposición del armador Don Jorge Macfarlane.

Nº 15 Bergantín 'Carmen y Ánimas', apresado por el mismo corsario en las costas de Cádiz; fue declarado por buena presa en [no indica fecha] *del último mayo, entregándose su carga al armador el dicho Macfarlane.*

Nº 16 Fragata 'Tritón' apresada en 25 de enero, por el bergantín corsario 'Tupac Amaru' del comandante Don Marcena Monson, fue declarada por buena presa en 17 de abril siguiente, mandándose entregar su cargamento al armador D. David Cortez De Forest.

Nº 17 En la misma fecha fue declarado por buena presa el bergantín 'Atrevido', apresado por el bergantín corsario 'Independencia del Sud' del mando de su comandante

Don Diego Chaytor el 30 de julio próximo pasado, cuyo buque fue dirigido a este río, y el cabo de presa lo hizo para un puerto de Inglaterra: cuya solicitud entabló Don David Forest, como apoderado del expresado corsario 'Independencia'.

Nº 18 El 31 de mayo fueron declarados por buena presa los artículos de las tres presas que tomó en su campaña el bergantín corsario 'Montezuma', su capitán D. Jorge Ross, cuyas tres patentes se acompañan mandándose entregar alarmador Don jorge Macfarlane.

Nº 19 En la misma fecha se declaró por buena presa la que hizo la goleta corsaria'Potosí', su comandante Don Juan Chase, en 5 de octubre de la fragata 'Ciencia', cuyo buque y su cargamento fue vendido en Puerto Príncipe, y depositado su producto hasta recibir comunicaciones de este Gobierno.

Nº 20 Fragata 'Santander' (a.) 'Los Mártires', apresada en 6 de mayo, por el bergantín corsario 'Invencible', su comandante y armador Don David Jewett: fue declarada buena presa en 29 de agosto, mandándose entregar su cargamento al apoderado D. David C. De Forest.

Nº 21 Polacra 'Tita', apresada por el corsario bergantín 'Invencible', del comandante D. David Jewett, en 1º de marzo y declarada por buena presa en 15 de septiembre siguiente.

Nº 22 Fragata 'Teresa' (a.) la 'Roig', apresada en 1º de junio, por los corsarios 'Independencia' y 'San Martín', y declarada por buena presa en 15 de septiembre, mandándose entregar el cargamento a los agentes Don Adán Guy y Don Juan Highinbothon.

Nº 46 'Gaceta de Buenos Aires' del sábado 22 de Noviembre de 1817

"Oficio del Comandante del Corsario 'Tucumán' al Sr. Ministro de la Guerra

Goleta 'Tucumán' fondeada frente de Tenerife 10 de septiembre de 1817:

Señor: Tengo el gusto de informar a Vm. Que salí el 3 de junio de la Nueva Orleáns con una patente concedida por ese Gobierno para cruzar primeramente frente de La Habana y de allí al frente de Cádiz, donde tomé veinte y cuatro buques españoles, de los cuales cuatro envié a Buenos Aires, uno fue quemado y el resto no siendo de algún valor se los he devuelto a los prisioneros.

He abordado sobre este crucero, buques: 26 ingleses, 24 americanos, 10 franceses, 2 de Venezuela, 2 portugueses, 1 austriaco, 2 suecos, 1 dinamarqués, 1 genovés y 24 buques españoles.

Jorge Wilson"

"Continúa la relación de las embarcaciones remitidas por los corsarios de este país, y juzgadas por el Tribunal de presas encargado en su conocimiento, a saber:

Nº 23 Goleta 'Nª Sª de las Mercedes' (a.) la 'Corsa', apresada en 29 de junio por los referidos corsarios, y declarada por buena presa en 20 de septiembre, se mandó entregar el cargamento a los propios agentes.

Nº 24 Fragata 'Iris' apresada en 3 de julio por la goleta corsaria 'Tucumán', su comandante Don Francisco Fournier, fue declarada por buena presa en 25 de septiembre, mandándose entregar el cargamento al armador Don Juan Pedro Aguirre.

Nº 25 Bergantín 'Santo Cristo de la Salud' apresado en 17 de junio por la goleta corsaria 'San Martín', su comandante Don Isaac W. Martin: fue declarado buena presa en

1º de septiembre, mandándose entregar el cargamento al armador Don Juan Highinbothon.

Nº 26 Bergantín nombrado 'Tenerife', apresado en 3 de julio por la goleta corsaria 'Congreso', su comandante Don José de Armida: fue declarado buena presa en 9 de octubre mandándose entregar su cargamento al armador Don Juan Pedro Aguirre.

Nota: que del mismo modo fueron juzgadas y declaradas por buenas presas las embarcaciones siguientes.

Fragata 'Nª Sª de los Dolores' (a.) la 'Primera' que, navegando de La Habana para Cádiz, apresó el corsario 'Independencia' cuyos autos se hallan pendientes en el Tribunal por la reclamación de Don Manuel Larravide y Don José María de las Carreras, solicitando la mitad de su valor, igualmente que la de sus fletes.

Fragata 'Nª Sª del Buen Suceso' (a.) la 'Esperanza' que, navegando de Cádiz para Manila, apresaron los corsarios 'Independencia' y 'Mangoré', cuyos autos se hallan ante S. E. en apelación por el artículo promovido por los agentes de ambos corsarios sobre la parte que deben percibir de la totalidad de su valor.

Y de orden del Sr. Ministro de Estado en el Departamento de Guerra y Marina, para pasar al Departamento de Gobierno, firmo la presente en Buenos Aires a 14 de octubre de 1817. Juan José de Echevarría".

"Relación de los buques de alta mar que han entrado en este puerto, desde el 13 del corriente hasta el día de la fecha:

Día 18. Polacra presa 'San Francisco de Asís' (a.) 'Los dos Hermanos' procedentes de La Habana para Cádiz apresada en las Islas Terceras por el corsario nacional la goleta 'Congreso': al mando de su capitán Don Ezra Draw. Cargamento: azúcar y Campeche a la consignación de Don Juan Pedro Aguirre.

Buenos Aires, Noviembre 20 de 1817. Anzoategui"

Nº 47 'Gaceta de Buenos Aires' del sábado 29 de Noviembre de 1817

"Relación de los buques de alta mar que han entrado en este puerto, desde el jueves 20 del corriente hasta el día de la fecha:

Día 22. Fragata española presa, nombrada 'Jesús' procedente de La Habana con dirección a Cádiz, apresada por el corsario nacional 'San Martín' en la altura de las Islas Terceras, el 24 de julio último; su capitán Sprague, cargamento: 628 pipas de aguardiente de caña y 343 cajas de azúcar, a la consignación de Don JuanHighinbothon.

Dia 24. Bergantín español presa nombrado 'Gerona', procedente de La Habana con dirección a Málaga, apresado por el bergantín nacional corsario nombrado 'Río de la Plata' en la altura de las Islas Azores el 10 de agosto último; su capitán Clemente B. Durrell, cargamento: 1157 cajas de azúcar, 20 sacos de café, 1140 cueros, 280 quintales de Campeche, y 6 maderos de caoba, a la consignación de Don Juan Highinbothon.

En ídem. Goleta nacional corsario nombrada 'Congreso', procedente del crucero de Canarias, de donde salió el 18 de octubre último, al mando de su capitán Don José Joaquín de Almeyda, con 9 cajones de correspondencia quitada al enemigo, a la consignación de Don Juan Pedro Aguirre".

Nº 48 'Diario de Buenos Aires' del sábado 6 de Diciembre de 1817

"Relación de los buques de alta mar que han entrado en este puerto, desde el jueves 27 del próximo pasado hasta el día de la fecha:

Día 29 de noviembre. Bergantín español presa: nombrado 'Santo Cristo', procedente de Lima con dirección a Cádiz, apresado por el bergantín nacional corsario el 'Tupac Amaru', su capitán Juan Magfadole [sic] *en la altura de las Islas Terceras de Santa María, el 1º de septiembre con cargamento algodón, cobre, cascarilla, y cacao, a la consignación de D. David De Forest y Cª.*

Diciembre 3. Fragata presa 'Diana', apresada por la goleta corsaria 'Congreso' en la altura de las Islas Baleares [¿?] *que, con procedencia de La Habana se dirigía a Cádiz, cargamento azúcar, cochinilla, café, carey y zarza, cueros, Campeche, su capitán Jacobo Bartton, a la consignación de Don Juan Pedro Aguirre.*

Bergantín presa nombrado 'Hermosa María', apresado por la goleta corsaria 'Congreso' sobre el cabo de Santa María; que, con procedencia de La Guayra, se dirigía a Cádiz, el 4 de octubre último, su capitán Tomas Fraske, cargamento algodón, y cacao, a la consignación de Don Juan Pedro Aguirre.

Bergantín presa nombrado el 'Veloz', apresado por la goleta corsario 'Tucumán', en la altura del cabo Espartel, que, con procedencia de Barcelona, se dirigía por Cádiz, para La Habana, su capitán Mr. Williams, cargamento vino, a la consignación de D. David De Forest y Cª.

Goleta corsario 'Tucumán': procedente del crucero de Cádiz, de donde salió el 12 de octubre último al mando de su capitán Forest Williams, cargamento efectos y vino a la consignación de D. David De Forest y Cª."

Nº 49 'Gaceta de Buenos Aires' del sábado 13 de Diciembre de 1817

"Relación de los buques de alta mar que han entrado en este puerto, desde el jueves 4 del corriente hasta el día de la fecha.

Día 6. Bergantín español presa nombrado 'San Francisco de Paula' apresado por la goleta corsaria 'Congreso' en la altura del cabo de Santa María el 2 de septiembre último con procedencia de Vigo para Barcelona, al mando de su capitán Guillermo Barnes, cargamento 270 bultos de sardinas aprensadas, a la consignación de Don Juan Pedro Aguirre.

En ídem. Bergantín español presa nombrado 'María Josefa' apresado por la goleta corsario 'Tucumán', enfrente de Cádiz con cargamento de 150 barricas de sardinas, y 80 rollos de suela, su capitán Don Julián [ilegible], *a la consignación de D. David De Forest.*

Nº 51 'Gaceta de Buenos Aires' del sábado 27 de Diciembre de 1817

"Relación de los buques de alta mar que han entrado en este puerto desde el jueves 18 del corriente hasta el día de la fecha.

Día 19. Fragata española presa nombrada 'Mariana' (a.) la 'Veloz' apresada por la goleta nacional corsario nombrada 'Congreso', en la altura de Cádiz, su capitán José Miers; con cargamento de 512 cajas de azúcar blanca, 349 dichas quebrada y 40 palos de caoba, a la consignación de Don Juan Pedro Aguirre

Nº 53 'Gaceta de Buenos Aires' del sábado 10 de enero de 1818

"Relación de los buques de alta mar que han entrado en este puerto desde el jueves 1º de enero hasta el día de la fecha.

Día 5. Goleta nacional corsario nombrada el 'San Martín', procedente del crucero de Cádiz de donde salió el 18 de octubre último, habiendo apresado en dicho crucero dos

fragatas españolas nombradas 'Mª Josefa' (a.) la 'Vilar', y la 'Paraguay', ambas procedentes de La Habana con dirección a Cádiz cargamento azúcar, cacao, café y maderas; a la consignación de Don Juan Highinbothon".

Washington, 20 de abril de 1818. Luis de Onís".

TABLAS

Tabla I: Capturas en el Golfo de Cádiz[820]

DÍA	**NOMBRE**	**LOCALIZACIÓN**
22/07/1816	*San Francisco de Paula*	Cabo de San Vicente
24/07/1816	*Carlota (a) La Nueva Águila*	12 leguas O Cabo de San Vicente
10/08/1816	*San José (a) El Comedido*	35º 30' N - 9º 30' O de Cádiz
21/08/1816	*Ciencia*	36º 50' N - 4º 50' O de Cádiz
27/08/1816	*Golondrina*	36º 50' N - 25 leguas O Cabo de San Vicente
02/10/1816	*Esperanza*	35º N - 40º 36' O de Cádiz
04/10/1816	*Cuatro Amigos*	35º N - 40º 36' O de Cádiz
05/10/1816	*Pópulo*	35º N - 40º 36' O de Cádiz
22/10/1816	*NªSª del Triunfo*	6 millas SE Cabo San Vicente
29/10/1816	*Unión*	36º 15' N - 8º 32' O de Cádiz
31/10/1816	*Volador*	5 leguas S. Cabo San Vicente
21/11/1816	*San Francisco de Paula*	7 a 8 leguas SO Cabo San Vicente
16/12/1816	*Santa María*	36º 15' N - 7º O de Cádiz
15/01/1817	*NªSª del Camino*	16 leguas O Cabo San Vicente
17/04/1817	*Paloma*	39º 40' N - 28º 31' O Cádiz
08/05/1817	*San Ramón*	1 legua O Cabo San Vicente

[820] Fuentes: *Diario Mercantil de Cádiz*, *Diario Marítimo de Cádiz* (*Partes Oficiales de la Vigía del Puerto de Cádiz*), Secciones de Corso y Presas y Expediciones a Indias del AGM y la monografía *El corso rioplatense*.

11/05/1817	*Santa Faz*	3 leguas N Cabo San Vicente
07/06/1817	*Concepción*	E del Cabo Santa María
09/06/1817	*Esperanza*	8 leguas de Cádiz
24/06/1817	*Carmen*	A la vista de Cádiz
24/06/1817	*Camerón (a) Carmen*	20 millas de Cádiz
26/06/1817	*Rosa*	8 leguas O de Cádiz
29/06/1817	*San Antonio*	15 millas SO Castillo S. Sebastián
29/06/1817	*Rosalía (a) Monserrate*	36º 15' N - 45' O de Cádiz
04/08/1817	*NªSª del Rosario*	Cabo de San Vicente
10/08/1817	*San Antonio*	O de la barra de Sanlúcar
15/08/1817	*San Antonio y Ánimas*	3 leguas S de Ayamonte
19/08/1817	*Ángel de la Guarda*	17 leguas S Cabo Santa María
24/08/1817	*Dolores*	36º N - 1º O de Cádiz
25/08/1817	*San Telmo*	8 leguas O de Cádiz
11/09/1817	*Santo Cristo y Ánimas*	11 leguas S Cabo Santa María
22/09/1817	*San Francisco de Paula*	Cabo Santa María
02/10/1817	*El Pájaro (a) La Diana*	Arenas Gordas a sotavento de Sanlúcar
02/10/1817	*La Mariana*	Cabo de Santa María
03/10/1817	*Correo del Rey (a) La Actividad*	Arenas Gordas a sotavento de Sanlúcar
04/10/1817	*Hermosa María (a) La Economía*	Frente a Cádiz
08/10/1817	*San Pío (a) El Fuerte*	36º 34' N - 8º 10' O de Cádiz
13/10/1817	*Veloz*	35º 30' N - 6º O de Cádiz
01/11/1817	*María Josefa*	36º 30' N - 7º 57' O
11/11/1817	*San Buenaventura*	7 millas O Cabo San Vicente
11/11/1817	*María Rosa*	5 leguas E Cabo Santa María
11/11/1817	*Carmen*	36º 49' N - 10º 7' O de Cádiz
17/04/1818	*Veloz Valenciana*	36º 20' N - 4º O de Cádiz
12/05/1818	*San José*	A la vista de Cádiz
02/06/1818	*La María*	37º 10' N - 12º 51' O de París
03/06/1818	*San Antonio*	Barra de Ayamonte
12/06/1818	*San José*	Cabo San Vicente
19/06/1818	*Santa Lucía*	36º 32' N - 9º 21' O de París
25/06/1818	*Carmen*	3 leguas E Cabo de Santa María
08/08/1818	*Aventurera (a.) El Águila*	15 leguas O del Cabo Espartel
20/08/1818	*Carmen*	36º 20' N - 9º 30' O de París
25/08/1818	*Sta. Cristina (a) El Industrioso*	50 millas SO de Cádiz

08/10/1818	*Castilla*	5 leguas SO Cabo Santa María
08/10/1818	*Santo Cristo del Grao*	O de Arenas Gordas
13/03/1819	*San José*	7 leguas N Cabo San Vicente
11/04/1819	*Tigre*	36º 19' - 34º 20' O Cádiz
08/05/1819	*NªSª de Regla*	30 leguas SSO Cabo San Vicente
20/05/1819	*San Antonio*	5 leguas S Ayamonte
30/07/1819	*San José y Dolores*	5 leguas de Ayamonte
12/10/1819	*Jesús Nazareno*	Cabo Santa María
12/10/1819	*Virgen del Rosario*	Cabo Santa María
03/08/1820	*Aleluya*	Cabo san Vicente
14/11/1820	*El Carmen*	2 leguas de Punta Europa
17/02/1821	*Buen Jesús*	Entre Lagos y Chipiona
09/04/1821	*NªSª de África*	4 millas N Cabo San Vicente
09/04/1821	*África*	4 millas N del C. San Vicente
10/04/1821	*Carmen*	2 leguas N Cabo San Vicente
14/04/1821	*Rey constitucional 8a) El Leónidas*	36º N - 11º O de Cádiz
04/06/1821	*Infanta de España María Francisca*	35º 51' - 5º 4' O de Cádiz
04/06/1821	*La Felicidad*	35º 51' - 5º 4' O de Cádiz
04/06/1821	*NªSª del Carmen*	35º 51' - 5º 4' O de Cádiz
06/06/1821	*San Cristóbal*	Cerca del Cabo de Santa María
26/06/1821	*San Francisco*	6 leguas E Cabo Sta. María
03/07/1821	*Las Almas*	3 leguas OSO del Puerto de Cádiz
26/07/1821	*El Mahonés*	A la vista del puerto de Cádiz
29/07/1821	*San Antonio*	Arenas Gordas
29/08/1821	*NªSª de Regla*	3 leguas O de la barra de Sanlúcar
30/08/1821	*Estrella del Mar*	3 leguas O de la Barra de Sanlúcar
17/09/1821	*NªSª del Carmen (a) La Diana*	Trafalgar - Torre de Castel Lobo
19/10/1821	*NªSª de Guadalupe*	1 legua S Cabo de San Vicente
12/11/1821	*Unión*	Cabo Santa María
13/11/1821	*San Antonio*	Cabo Santa María
28/01/1822	*Centella*	2 leguas al O del puerto de Cádiz
01/04/1822	*Santa Rosa*	14 leguas S. de Cádiz
10/04/1822	*Carmelita*	A 6 leguas de Cádiz
13/04/1822	*NªSª del Carmen*	5 leguas O del puerto de Cádiz
19/04/1822	*Santa Ana*	Cabo de Santa María

19/04/1822	*La Victoria*	Cabo de Santa María
19/04/1822	*Carmen*	Cabo de Santa María
29/08/1822	*Vencedora*	18 leguas O de Cádiz
04/09/1822	*Purísima Concepción*	36º 1' N - 8' O de Cádiz
04/09/1822	*NªSª de la Concepción*	Zahara
09/09/1822	*Centella*	Al desembocar del Estrecho
09/09/1822	*San Buenaventura*	Río Barbate
22/09/1822	*NªSª del Carmen*	SE Cabo de Santa María
22/09/1822	*Carmen*	SE Cabo de Sta. María
12/10/1822	*San Antonio*	4 leguas del Cabo de Santa María
12/10/1822	*Serafina*	Cabo de Santa María
12/10/1822	*Serafina (a) Statira*	NE SO de Montefijo en el C.Sta.Mª.
12/10/1822	*San Antonio*	Cabo de Santa María
17/04/1823	*El Triunfante*	Lagos (Algarve)
02/05/1823	*La Estrella*	SE del Cabo Santa María
06/05/1823	*Mª Dolores*	Cabo de Santa María
09/05/1823	*NªSª de la Concepción*	30 leguas al S.del C. Sta. María
11/05/1823	*Fama*	Cabo de Santa María
16/05/1823	*Padilla (a) La Comunera*	Costa de Chipiona
09/06/1823	*Economía*	20 leguas S Cabo Santa María
13/06/1823	*San Juan Bautista*	3 leguas S Cabo Santa María
13/06/1823	*Ildefonsa*	3 leguas S Cabo Santa María
17/06/1823	*El Rápido*	Bajos de Ayamonte
25/06/1823	*Bella Ana*	2 leguas NE del Cabo Espartel
10/02/1824	*NªSª del Carmen*	4 leguas S del Cabo Santa María
11/02/1824	*San José*	4 leguas S del Cabo Santa María
11/02/1824	*San José y Ánimas*	Cabo de Santa María
13/04/1824	*San Juan*	36º 30' N
18/04/1824	*NªSª de los Dolores*	Cabo de Trafalgar
27/04/1824	*NªSª de los Dolores (a) La Nueva Cinco Hermanos*	Sobre el Cabo de San Vicente
02/05/1824	*NªSª de los Dolores (a) La Encarnación*	5 leguas NO de Gibraltar
05/05/1824	*Virgen del Mar*	Legua y media al N. de Arcila
08/05/1824	*Carmen (a)el Volador*	A 3 leguas del Cabo Espartel
17/06/1824	*Marinero*	Perseguido a su salida de Cádiz

08/07/1824	*Unión*	En el Estrecho
12/07/1824	*San Fernando (a) El Aquiles*	36º 48' N - 2º O de Cádiz
12/07/1824	*NªSª de la Asunción (a) La Vigarrena*	36º 48' N - 2º O de Cádiz
29/09/1824	*San Antonio*	10 leguas S entre los cabos de Sta. María y San Vicente
29/09/1824	*La Fortuna*	10 leguas S entre los cabos de Sta. María y San Vicente
29/09/1824	*NªSª de los Ángeles*	10 leguas S entre los cabos de Sta. María y San Vicente
01/11/1824	*Virgen del rosario*	Frente a Conil
03/11/1824	*Virgen de Regla*	Sobre la barra de Faro
05/11/1824	*María Rosa*	SE del Cabo de Santa María
29/04/1825	*San José*	S del Cabo de Santa María
01/05/1825	*Delphin*	5 leguas de Cabo Espartel
05/05/1825	*Honorine*	En el Estrecho
07/05/1825	*Virgen del Carmen*	3 millas del cabo Trafalgar
02/06/1825	*Virgen del Carmen (a) La Constancia*	4 leguas O de Cádiz
10/06/1825	*Santa Rita*	Cabo Sale
11/06/1825	*Trinidad*	45 millas al N. del Cabo de San Vicente
13/06/1825	*El Señor del Paño*	5 legua O del Cabo San Vicente
05/07/1825	*NªSª de los Dolores*	Al O de la embocadura del puerto
14/08/1825	*San Antonio*	Entre Sancti Petri y Cabo Roche
01/09/1825	*S. Justo y la Magdalena*	NE Cabo San Vicente
19/09/1825	*La amable Livieta*	Estrecho
31/03/1826	*San José*	8 leguas SE. Cabo Santa María
31/03/1826	*Josefa*	8 leguas SE: Cabo Santa María
31/03/1826	*San Antonio*	8 leguas SE. Cabo Santa María
07/04/1826	*NªSª de los Dolores*	36º 13' N - 48' O de Cádiz
07/04/1826	*María Pepa (a) La Madrileña*	36º 13' N - 48' O de Cádiz
09/04/1826	*NªSª de Covadonga*	6 leguas E de Portimao
10/04/1826	*NªSª del Carmen*	1y 1/2 leguas S de Lagos
10/04/1826	*Manuelito*	A tiro de cañón de Lagos
21/04/1826	*San José*	36º24' N - 1º36' O de Cádiz
22/04/1826	*Santa Ana*	Portimao
13/05/1826	*NªSª de los Dolores (a) La Veloz*	N Cabo San Vicente hasta Portimao
15/05/1826	*San Antonio*	1/2 legua al E.de la punta de Sagres
16/05/1826	*Carlota*	A tiro de fusil entre Portimao y Lagos

24/05/1826	*San Antonio*	4 leguas N Cabo San Vicente
03/07/1826	*San Agustín*	Cabo San Vicente
08/10/1826	*Joven Marte*	1 legua O de Cabo San Vicente
26/10/1826	*Concepción*	Cabo San Vicente
11/11/1826	*Jesús Nazareno*	2 millas del Castillo de Sagres
11/11/1826	*NªSª del Carmen*	Cabo de San Vicente
13/11/1826	*San Juan y San Ignacio*	2 millas del Castillo de Sagres
05/05/1827	*Andrea*	Cerca de Cádiz
18/06/1827	*S. José y Virgen del Rosario*	Cabo Trafalgar
23/07/1827	*NªSª del Carmen*	60 leguas SO de Cádiz
27/10/1827	*Neptune*	Cabo San Vicente
31/12/1827	*NªSª del Carmen y Magdalena*	Cabo San Vicente
05/05/1828	*NªSª de Covadonga*	5 leguas S Cabo San Vicente
01/09/1828	*Liberal*	2 leguas del Cabo de Roca
01/10/1828	*Triunfo americano*	30 leguas O de Cabo de Roca
07/10/1828	*San Antonio*	Cerca de Cabo Roche

Tabla II: Corsarios en las proximidades de Cádiz, observaciones del Vigía de Puerto[821]

FECHA	OBSERVACIÓN
27/10/1817	Entre el NO y el O a unas 5 leguas se divisa 1 goleta corsaria insurgente, intenta cazar una fragata y dos queches, desiste de la caza
28/10/1817	No se ha visto la goleta corsaria, la noche antes hizo fuego contra una polacra griega
11/11/1817	Una goleta portuguesa es reconocida a menos de 3 leguas del puerto por una goleta corsaria
30/05/1818	Al OSO, distante del puerto se divisa una goleta corsaria, la cual lleva apresados una goleta y 1 queche
12/06/1818	Al O a más de 5 leguas una goleta corsaria reconoció a un bergantín sueco
14/06/1818	Al OSO dos goletas corsarias disparan 10 cañonazos contra un falucho que viene del N, no atiende a las amenazas
15/06/1818	Las dos goletas insurgentes persiguen hasta Sanlúcar a la goleta *La Leona*, de La Coruña, con las insurgentes queda 1 bergantín
16/06/1818	Se quita de la vista al OSO el bergantín que quedó el día anterior con las dos insurgentes, éstas

[821] Fuentes: *Diario Marítimo de Cádiz*, *Lista Semanal de Buques Entrados y Salidos del Puerto de Cádiz*.

	se dirigen al ONO
17/06/1818	Al O una de las goletas corsarias da caza a 1 queche español que fue hacia Sanlúcar
19/06/1818	Al mediodía, al OSO se quitaron de la vista las dos goletas corsarias
22/06/1818	Cruzan al SO las dos goletas corsarias, con ellas aparece también una corbeta sospechosa
23/06/1818	Desaparecen las goletas corsarias [coincide con una gran presencia de buques de la Real Armada]
17/07/1818	Una corbeta persigue y dispara un cañonazo a 1 berg-gol que viene del Estrecho
29/07/1818	Desde el amanecer hasta la tarde se mantiene a la vista un bergantín insurgente que, por breve rato, izó bandera y gallardete americanos
02/08/1818	Después del mediodía desapareció de la vista un bergantín insurgente que llegó del OSO
20/08/1818	Al SO 1 bergantín corsario izó bandera americana, reconoció a 1 bergantín que se dirige al estrecho
24/08/1818	Al OSO, cerca del puerto se mantiene dando bordos cortos una corbeta sospechosa con bandera inglesa, de 18 a 20 cañones
27/08/1818	Al OSO, a 5 leguas se mantiene 1 bergantín sospechoso
09/09/1818	Al OSO, dos bergantines insurgentes reconocen a 1 polacra otomana o rusa
17/03/1819	Entre el O yel SO se mantien 1 corbeta corsaria, reconoció por la tarde a 1 fragata sueca
18/03/1819	Al S la misma corbeta reconoce a una goleta francesa
19/03/1819	Al SO la corbeta corsaria parlamenta y reconoce a dos polacras fondeadas próximas a la bahía [desde esas fechas aparecen varias fragatas de la Real Armada]
28/01/1820	Al OSO se divisa 1 bergantín corsario enemigo de 18 cañones
29/01/1820	No se divisa el bergantín corsario, en la misma zona hay 3 buques de guerra españoles
16/03/1820	5 leguas al NO se divisa 1 goleta corsaria de 2 gavias, izó bandera de listas, no sepueden distinguir los colores; más tarde la cambió por la inglesa de S. Jorge
17/03/1820	No hay presencia de la goleta insurgente, tampoco se ven los buques de guerra españoles que llegaron el día anterior
15/12/1820	Se mantiene en la boca del puerto un bergantín sospechoso
03/07/1821	Al atardecer a unas 3 leguas al OSO 1 bergantín capturó a 1 bombarda española, viraron más tarde al SO, permanecieron a 5 leguas del puerto
23/07/1821	Al mediodía se descubrió al OSO 1 bergantín insurgente, daba bordos cortos y parecía dirigirse al Estrecho
26/07/1821	Llega del OSO 1 bergantín corsario dando caza a un jabeque al que alcanzó después de las 11; se trata del *Mahonés*[822] en ruta de Mahón a Sevilla
12/08/1821	La goleta *Venturosa de Cádiz* vuelve al puerto por ser perseguida desde su salida del mismo

[822] (DM-POV) Capturado a la vista de Cádiz por un bergantín no identificado armado con catorce cañones, el patrón y tres marineros lograron fugarse a bordo de una lancha del corsario que los conducía prisioneros.

	por una goleta corsaria de dos gavias
21/09/1821	El bergantín *Aquiles* de la Real Armada efectúa el crucero
28/01/1822	A casi 2 leguas al O 2 botes de un bergantín corsario capturaron a 1 goleta que venía a puerto[823]
02/04/1822	Se divisa a 2 leguas dando bordadas del ONO al SO 1 bergantín insurgente de 20 cañones[824]
03/04/1822	El bergantín corsario se quitó de la vista hacia el SO en persecución de una polacra
10/04/1822	Amaneció a más de 4 leguas al SO el bergantín corsario de los días anteriores[825]
11/04/1822	El bergantín corsario se dirige al Estrecho, en esa dirección detuvo a un bergantín durante más de media hora
12/04/1822	El bergantín se mantiene a la vista, se trata del *Independecia del Sur*, de Buenos Aires, con 16 obuses de a 18 y unos 50 tripulantes
14/04/1822	Vuelve a aparecer el mismo bergantín corsario[826]
15/04/1822	Se quita de la vista el corsario
16/04/1822	Después del mediodía vuelve a aparecer al SSE el bergantín corsario
16/08/1822	La fragata Constitución escolta un grupo de embarcaciones de pequeño porte que se dirigía a Ceuta
01/09/1822	En las cercanías del puerto, hacia el E se mantiene una goleta corsaria que en los días sucesivo efectúa varios apresamientos
15/09/1822	La corbeta de guerra española *Aretusa* cruza por la zona hasta el Cabo de San Vicente
18/09/1822	La goleta corsaria reconoce y detiene a dos bergantines, permaneciendo fuera de la vista hacia el SO
14/10/1822	Una goleta corsaria reconoce un bergantín sueco y persigue a una goleta, al parecer espàñola, que hace por huir
05/12/1822	A 3 leguas al SSO 1 bergantín persigue y dispara seis cañonazos a un bergantín español que viene del estrecho, ambos están distantes entre sí 2 millas

[823] (DM-POV) Polacra Centella, en tránsito entre Puerto Rico y Cádiz, capturada a 2 leguas al O. del puerto de Cádiz por el bergantín de Isla Margarita Vencedor, comandado por Juan Dieter, armado con 12 obuses de a 24 y 150 tripulantes, ese día se dieron unas circunstancias climáticas que favorecieron la captura de la polacra: hubo una gran encalmada que permitió que ante la detención casi total de la presa los corsarios pudieran lanzar dos botes en su persecución y abordarla.

[824] (DM-POV) El día anterior (1/IV/1822)es capturado el queche Santa Rosa a 14 leguas al S. de Cádiz, por un bergantín no identificado, dotado con "[...]veinte portas y dieciséis cañones de a 8 montados. Tiene poca tripulación; es de superior andar, muy largo, la arboladura tirada para popa, tajamar, bauprés horizontal y faja blanca". Que este buque apresado no acompañase al corsario al día siguiente de su captura cuando es avistado por el vigía de puerto nos indica con toda exactitud que la embarcación fue remitida a un tribunal de presas.

[825] (DMC) Ese mismo día la goleta Carmelita, de Cuba a Cádiz, es capturada a 6 leguas de Cádiz por el bergantín rioplatense Independencia del Sur, armado con 16 carronadas de a 18 y tripulada por unos cincuenta hombres.

[826] (DMC) El día anterior (13/IV/1822), el mismo bergantín corsario captura al bergantín Nª Sª del Carmen, de Santander a Barcelona, a 6 leguas de Cádiz, reiteramos que el hecho de que el vigía no lo cite sólo es prueba de que la captura se efectuó probablemente después del ocaso y que la presa fue remitida a América.

15/04/1823	Un bergantín sospechoso es vigilado de cerca por un falucho de rentas y un guardacostas
21/04/1823	A lo largo de todo el día un bergantín corsario con una "bandera que no se pudo reconocer sus colores y pareció de dos listas" se dejó ver recocociendo otros buques que venían del Estrecho
22/04/1823	Permanece el corsario dando bordadas del SSO al OSO
23/04/1823	Se mantiene el corsario dando bordadas del O al ONO
26/04/1823	El bergantín corsario iza bandera española "con escudo" y se dirige a reconocer una goleta norteamericana
12/05/1823	Una corbeta insurgente se mantiene al ONO a 3 leguas izando bandera portuguesa
13/05/1823	Durante todo el día se vieron dos bergantines corsarios corsarios del N al OSO
16/05/1823	Comienzan a verse navíos de guerra franceses por el Golfo, persiguen a todos los buques por la zona, entre ellos la *San Fernando (a) El Aquiles*, que se refugia en Sanlúcar
16/06/1823	Comienza a llegar tropas francesas
17/06/1823	Los franceses controlan todos los navíos próximos a entrar a puerto, disuaden a cañonazos a los mercantes de huir
21/08/1823	Comienzan las hostilidades en el Trocadero
22/08/1823	El duque de Angulema llega a bordo del Navío Almirante de la escuadra francesa
09/09/1823	El Trocadero ya está en manos francesas, se les dispara desde Puntales
21/09/1823	Sancti Petri cae en manos de los franceses
24/09/1823	Comienza el bombardeo de Cádiz
30/09/1823	Desembarcan tropas francesas en la playa de Puntales
17/11/1823	Al SO a más de 4 leguas se divisa una goleta sospechosa
23/02/1824	Un bergantín corsario colombiano se mantien a la vista sl SSO dando caza a diversos buques mercantes españoles
28/02/1824	Desde la mañana al mediodía un bergantín corsario colombiano trata de dar caza al bergantín-goleta Cristina, salido de Cádiz, ambos intercambiaron algunos cañonazos, al caer la tarde el corsario había dado alcance al Cristina
13/04/1824	El vigía iza la bandera de aviso a la torre del Departamento avisando de la presencia de un corsario
15/04/1824	Desde primera hora de la mañana un bergantín corsario persigue a diversos buques, a primera hora de la tarde intenta cazar a un bergantín al SO
16/04/1824	Dos bergantines corsarios enemigos se mantienen dando bordadas y dando caza a varios buques en dirección al Estrecho, al atardecer se mantienen a más de 3 leguas al OSO
19/04/1824	Un bergantín corsario se mantiene dando bordadas entre el E y el NO, próximo a él se halla un jabeque, ambos se separan al atardecer
20/04/1824	Desde las 14:00 hasta la puesta del sol se mantien muy distante al OSO el bergantín corsario insurgente

03/05/1824	A la puesta del sol se quitó de la vista el bergantín corsario que frecuenta estas aguas
04/05/1824	El bergantín dispara cañonazos a varios buques salidos de puerto y los obliga a identificarse
24/06/1824	Se divisan distantes al SO un bergantín y una goleta sospechosos
02/09/1824	Llegan del O 1 bergantín y una goleta corsarios, se mantienen a 3 leguas en vuelta del OSO
08/09/1824	El capitán del puerto informa al Vigía de que ha de comunicar a la *Descubierta* y a la *Jacinta* que acudan al Estrecho a ahuyentar a los corsarios
13/05/1825	Se refugian en Sancti Petri varios buques mercantes por ir a la caza de ellos una goleta corsaria
14/05/1825	Se mantienen los cruceros
01/06/1825	Se mantiene distante al ONO 1 bergantín corsario, se quitó de la vista a las seis y poco después capturó a la polacra española *La Constancia*[827]
17/06/1825	Al SO se descubren con rumbo O 1 bergantín y una goleta corsarios, procedentes del Estrecho, a la tarde se quitaron de la vista en dirección S
05/07/1825	Un bergantín corsario apresa al atardecer un místico al cual abandonó después de parlamentar con un buque francés del crucero
06/07/1825	El bergantín robó la bandera del místico, tiene 18 cañones y se mantien a la vista reconociendo a otros buques
29/07/1825	Al SO, unas 5 leguas se divisa una goleta corsaria dando caza a un bergantín-goleta que se dirige a toda vela al Estrecho
14/08/1825	Al amanecer, distante al SSO se divisa una goleta corsaria con 1 místico apresado; al OSO a 4 leguas se divisa 1 bergantín-goleta corsario
15/08/1825	Después del mediodía se quitó de la vista al S 1 bergantín-goleta insurgente
23/03/1826	Se descubre al S 1 bergantín corsario de 18 cañones que reconoce a una polacra sarda salida de Cádiz
30/03/1826	Aparece por breve rato durante la tarde el bergantín corsario de días atrás
24/04/1826	El corsario se mantiene apareciendo y desapareciendo de la vista hacia el SSO
15/05/1827	A las dos de la tarde se quitó de la vista al S un bergantín corsario de 18 cañones que recaló del O[828]
27/06/1827	A 3 leguas l SSO queda una goleta corsaria que llegó del O, así como un bergantín corsario que se descubrió al SSO
28/06/1827	No se divisan ya ninguno de los dos corsarios del día anterior
17/07/1827	A más de 5 leguas al SO permanece una pequeña goleta corsaria de una gavia

[827] (DMC) La polacra Virgen del Carmen a. La Constancia fue capturada, según la primera declaración del vigía, a sólo 4 leguas del puerto de Cádiz por el bergantín colombiano Águila; en una declaración posterior publicada el día 2/VI/1825, el vigía se corrige a sí mismo y sitúa la captura a 8 leguas del puerto de la ciudad.

[828] (DM-POV) El día 5/V/1827 había sido capturada muy cerca de Cádiz la fragata *Andrea*, salida de Cádiz con rumbo a La Habana, su captor fue el bergantín colombiano *El Libre*, comandado por un antiguo piloto de la carrera de Indias, Cotarro. La fragata fue remitida a Puerto Cabello para ser juzgada como buena presa y la tripulación capturada fue conducida a Gibraltar por otro corsario insurgente.

22/07/1827	Prosiguen los cruceros, los convoyes así como la presencia de mercantes armados en corso y mercancía
13/09/1828	Al OSO a 4 leguas, en vuelta del S.un bergantín y una goleta con bandera de Buenos Aires
14/09/1828	A 4 leguas al OSO permanecían al pairo los dos corsarios de Buenos Aires

Tabla III: Buques españoles salidos para América 1812-1828[829]

1812	80 (19 de guerra)
1813	133 (6 de guerra)
1814	85 (5 de guerra)
1815	240 (70 corresponden a la expedición del general Morillo)
1816	110 (8 de guerra)
1817	127 (4 de guerra)
1818	112 (2 de guerra)
1819	88 (5 de guerra)
1820	95 (9 de guerra)
1821	68 (9 de guerra)
1822	73 (5 de guerra)
1823	29 (desde este año no aparecen más salidas de buques de guerra)
1824	45
1825	27
1826	11
1827	16 (se incluyen 5 corsarios españoles para cruzar en aguas de América)
1828	33

Aunque se observa una tendencia descendente en el número de buques españoles salidos hacia América esta no se acentúa hasta el año 1823, aunque experimente cierto repunte al año siguiente, para caer de nuevo al año siguiente. Desde 1824, las salidas se corresponden sólo con destinos en las Antillas y se experimenta un relativo crecimiento de buques destinados a Asia, como pudimos corroborar con ocasión de la redacción de nuestra Tesis de Licenciatura.

829 Fuente *Lista Semanal de buque* y *Diario Marítimo de Cádiz.* Se han excluido los buques con destino a Manila y otros puertos como Nueva York, Calcuta, San Thomas o San Bartolomé.

Tabla IV: Buques españoles entrados de América, 1812-1828[830]

AÑO	BUQUES ESPAÑOLES	BUQUES TOTALES
1812	95	1317
1813	107 (6 de guerra)	1952
1814	120 (7 de guerra)	1772
1815	133 (4 de guerra)	2084
1816	151 (6 de guerra)	1993
1817	92 (3 de guerra)	2007
1818	83 (4 de guerra)	1972
1819	90 (2 de guerra)	1757
1820	84	977
1821	90 (6 de guerra)	1008
1822	78 (4 de guerra)	1332
1823	35 (2 de guerra; incluye un corsario y su presa)	1366
1824	38 (1 de guerra)	1611
1825	30 (4 de guerra)	1424
1826	23 (2 de guerra)	1343
1827	22 (1 de guerra)	1147
1828	30 (2 de guerra)	1542

Sobre el total de buques entrados en el puerto de Cádiz, los españoles procedentes de América representan un porcentaje medio del 4,8 anual; sin embargo, los extremos de este promedio están en el 1,7 % sobre el total del año 1826 (1,9 % los dos siguientes)y el 8,6 % del año 1820. El mayor tráfico del puerto de Cádiz correspondía al de los buques procedentes de Europa, la cual es una denominación que engloba tanto a los mercantes procedentes del norte de Europa como a los pequeños bajeles de cabotaje que traían a la ciudad los productos de primera necesidad para el consumo diario.

830 Fuente *Lista Semanal de Buques* y *Diario Marítimo de Cádiz.*

Tabla V: Promedios anuales de capturas[831]

Año Mes	**1816**	**1817**	**1818**	**1819**	**1820**	**1821**	**1822**	**1823**	**1824**	**1825**	**1826**	**1827**	**1828**	**1829**
Enero	0	3	0	3	1	1	2	0	0	0	1	0	1	1
Febrero	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1	1
Marzo	0	2	1	1	4	0	2	0	0	0	3	0	0	1
Abril	0	3	1	2	1	6	10	6	6	1	7	1	4	1
Mayo	0	3	2	3	0	1	1	5	3	3	4	2	2	0
Junio	0	7	7	0	1	7	0	5	1	4	4	3	1	0
Julio	5	2	3	1	2	3	0	0	3	1	4	2	0	0
Agosto	3	8	6	1	1	4	1	0	2	3	1	1	3	0
Sepbre.	1	2	1	0	0	1	8	0	3	7	2	4	2	0
Ocbre.	9	7	2	2	1	1	4	0	0	0	2	2	4	0
Novbre.	1	4	0	1	1	2	0	2	4	0	3	0	1	0
Dicbre.	2	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Totales	**21**	**41**	**25**	**14**	**14**	**28**	**28**	**18**	**25**	**19**	**31**	**16**	**19**	**4**

Podemos colegir a partir de esta tabla que el año más virulento en cuanto a capturas por parte de los corsarios fue 1817, seguido por 1826 y, ya en menor escala 1821, 1822 y 1824. El primero de estos años se corresponde con la llegada masiva de corsarios rioplatenses, 1821 y 1822 son los últimos coletazos de los de bandera de las Provincias Unidas y Artigas, en cambio 1826 es el año de apogeo del corso colombiano en aguas peninsulares. En cuanto a la intensidad de los ataques a lo largo de un mismo año podemos observar que se corresponde la mayor cantidad de presas con los meses que van de Abril a Octubre, debido sobre todo al estado de la mar en dichos meses, más adecuado para la navegación a vela y con menor presencia de temporales. A continuación, en la tabla VI ofrecemos el promedio mensual de capturas, la cual nos deja una perspectiva clara de la estacionalidad de los ataques corsarios: se realizaban sobre todo entre la primavera y el verano, la excepción la puede constituir quizá el mes de octubre. En esa fechas suelen entrar en el golfo de Cádiz las borrascas procedentes del sudoeste, entonces la mar se pone

[831] Fuentes propias: base de datos construida a partir de diversa documentación, hemerográfica, archivística y bibliográfica.

brava, los vientos no son nada favorables para la navegación, se reduce la visibilidad y son frecuentes las tormentas.

Tabla VI: Promedio mensual de capturas

Mes	**Capturas**
Enero	13
Febrero	9
Marzo	14
Abril	49
Mayo	29
Junio	40
Julio	26
Agosto	32
Septiembre	31
Octubre	34
Noviembre	19
Diciembre	7
Total	**303**

Tabla VII: Tipos de buques corsarios más empleados[832]

Tipo de buque	**Número de apariciones**
Goleta	123
Bergantín	114
Corbeta	14
Bergantín-goleta	9
Fragata	7
Escuna	4
Polacra	1
Falucho	1
Navío de guerra	1
Jabeque	1
Paquebote	1
Goleta-escampavía	1
No identificados	26

[832] Fuentes propias: base de datos construida a partir de diversa documentación, hemerográfica, archivística y bibliográfica.

Hemos de hacer una aclaración antes de efectuar comentario alguno sobre estos datos: la identificación de la tipología del buque se realiza a partir de datos subjetivos proporcionados por las víctimas de la acción del corsario, por lo cual puede suceder que el tipo de buque descrito por quien lleva a cabo la declaración en el periódico o en el documento se corresponda o no con la realidad. Este extremo es algo casi imposible de comprobar, lo cual puede hacer que un determinado tipo de buque aparezca más veces que otro sin tener que corresponderse de manera efectiva. Recordemos a este respecto las acertadas palabras publicadas por un escritor anónimo en el *Diario Mercantil de Cádiz*: *"¡Hay cosa más rara que la manía en que han dado todos los que vienen apresados y desplumados por los corsarios! Se consuelan con pintarlos con sus pelos y señales, fajas blancas, palos negros y proas respingadas, que sólo puede notarlo el que cayó en el garlito"* [833].

Tabla VIII: Fechas, buques, rutas y localización de las capturas[834]

Han sido excluidas de esta tabla todas aquellas capturas cuyos datos están incompletos, en especial los referidos a la ruta seguida y la localización del hecho. Por el contrario, a pesar de carecer de alguna información hemos mantenido las entradas correspondientes a buques de cabotaje, ya que, si bien no se especifica la ruta del buque si se localiza con bastante precisión el lugar de la captura, por lo general muy próximo a su puerto base o de destino.

[833] BPC, DMC, día 4/VIII/1821, "Plaza de la Constitución".
[834] Fuentes propias: base de datos construida a partir de diversa documentación, hemerográfica, archivística y bibliográfica.

DÍA	NOMBRE	TIPO	ORIGEN	DESTINO	LOCALIZACIÓN
17/07/1816	*Rosario*	bergantín	Garachico	Lanzarote	6 o 7 millas S Punta del Salvaje
20/07/1816	*Juliana*	bergantín	Tenerife	Mogador	4 millas Punta Anaga
22/07/1816	*San Francisco de Paula*	polacra	Santiago de Cuba	Cartagena	Cabo de San Vicente
24/07/1816	*Carlota (a) La Nueva Águila*	fragata	La Habana	Cádiz	12 leguas O Cabo de San Vicente
10/08/1816	*San José (a) El Comedido*	bergantín	Pernambuco	Barcelona	35º 30' N - 9º 30' O de Cádiz
21/08/1816	*Ciencia*	fragata	La Habana	Cádiz	36º 50' N - 4º 50' O de Cádiz
27/08/1816	*Golondrina*	bergantín	Cumaná	Cádiz	36º 50' N - 25 leguas O Cabo de San Vicente
02/10/1816	*Esperanza*	corbeta	La Guayra	Cádiz	35º N - 40º 36' O de Cádiz
04/10/1816	*Cuatro Amigos*	goleta	La Guayra	Santander	35º N - 40º 36' O de Cádiz
05/10/1816	*Pópulo*	bergantín	La Guayra	Sevilla	35º N - 40º 36' O de Cádiz
22/10/1816	*NªSª del Triunfo*	bergantín	Cádiz	Villagarcía	6 millas SE Cabo San Vicente
29/10/1816	*Unión*	fragata	La Habana	Cádiz	36º 15' N - 8º 32' O de Cádiz
31/10/1816	*Volador*	bergantín	La Guayra	Cádiz	5 leguas S. Cabo San Vicente
21/11/1816	*San Francisco de Paula*	místico	Cádiz	La Coruña	7 a 8 leguas SO Cabo San Vicente
16/12/1816	*Santa María*	polacra	La Habana	Málaga	36º 15' N - 7º O de Cádiz
28/12/1816	*Los Dos Hermanos*	chalupa	Burdeos	Cádiz	Cerca de Bayona de Francia
15/01/1817	*NªSª del Camino*	queche	Tarragona	Bilbao	16 leguas O Cabo San Vicente
15/03/1817	*Tritón*	navío de la R.C.F.	Bengala	Cádiz	Cabo Verde
17/03/1817	*Ricardo*		Madeira	Antigua	17º 40' N - 47º O
14/04/1817	*Providencia*	fragata	Santander	La Habana	40º 48' N - 26º 50' O de Cádiz
17/04/1817	*Paloma*	goleta	La Guayra	Cádiz	39º 40' N - 28º 31' O Cádiz
08/05/1817	*San Ramón*	goleta	Cádiz	Santander	1 legua O Cabo San Vicente
11/05/1817	*Santa Faz*	bergantín	Vigo	Cádiz	3 leguas N Cabo San Vicente
25/05/1817	*San Andrés*		La Habana	Cádiz	34º N - 56º O
07/06/1817	*Concepción*	bergantín	Marín	Cádiz	E del Cabo Santa María
09/06/1817	*Esperanza*	fragata	Cádiz	Manila	8 leguas de Cádiz
24/06/1817	*Carmen*	queche	Barcelona	La Coruña	A la vista de Cádiz
24/06/1817	*Camerón (a) Carmen*	lugre	La Habana	Cádiz	20 millas de Cádiz

26/06/1817	*Rosa*	fragata	La Habana	Cádiz	8 leguas O de Cádiz
29/06/1817	*San Antonio*	jabeque	La Guayra	Cádiz	15 millas SO Castillo S. Sebastián
29/06/1817	*Rosalía (a) Monserrate*	bergantín	Cuba	Málaga	36º 15' N - 45' O de Cádiz
02/07/1817	*Zaragozana*	barca	La Habana	Cádiz	34º 40' N - 40º 30' O de Cádiz
10/08/1817	*San Antonio*	jabeque	Pontevedra	Sevilla	O de la barra de Sanlúcar
15/08/1817	*San Antonio y Ánimas*	queche	Cádiz	Cádiz (de arribada)	3 leguas S de Ayamonte
19/08/1817	*Ángel de la Guarda*	laud	Barcelona y Salou	Cádiz	17 leguas S Cabo Santa María
23/08/1817	*Flor de Mayo*		La Guayra	Cádiz	Azores
23/08/1817	*Dolores*		Puerto Rico	Barcelona	Azores
24/08/1817	*Dolores*	bergantín	Santa Eugenia	Cádiz	36º N - 1º O de Cádiz
25/08/1817	*San Telmo*	patache	El Carril	Cádiz	8 leguas O de Cádiz
11/09/1817	*Santo Cristo y Ánimas*	queche	Cádiz	Galicia	11 leguas S Cabo Santa María
22/09/1817	*San Francisco de Paula*	bergantín	Vigo	Barcelona	Cabo Santa María
02/10/1817	*El Pájaro (a) La Diana*	fragata	La Habana	Cádiz	Arenas Gordas a sotavento de Sanlúcar
04/10/1817	*Hermosa María (a) La Economía*	bergantín	La Guayra	Cádiz	frente a Cádiz
08/10/1817	*San Pío (a) El Fuerte*	bergantín	La Habana	Cádiz	36º 34' N - 8º 10' O de Cádiz
13/10/1817	*Veloz Mariana*	fragata	La Habana	Cádiz	100leguas O de Canarias
01/11/1817	*María Josefa*	fragata	La Habana	Cádiz	36º 30' N - 7º 57' O
11/11/1817	*San Buenaventura*	queche	Santander	Cádiz	7 millas O Cabo San Vicente
11/11/1817	*María Rosa*	queche	Santander	Cádiz	5 leguas E Cabo Santa María
11/11/1817	*Carmen*	queche	Santander	Cádiz	36º 49' N - 10º 7' O de Cádiz
30/03/1818	*San José y Dolores*	queche	Canarias	Cádiz	Puerto de la Luz
17/04/1818	*Veloz Valenciana*	barca	La Guayra	Cádiz	36º 20' N - 4º O de Cádiz
12/05/1818	*San José*	polacra	Málaga	Cádiz	A la vista de Cádiz
26/05/1818	*Juanita*	goleta	Puerto Rico	Cádiz	persecución
02/06/1818	*La María*	bergantín	Cádiz	El Havre	37º 10' N - 12º 51' O de París
02/06/1818	*Sta. Teresa de Jesús*	goleta	Barcelona	Santander	Finisterre
03/06/1818	*San Antonio*	polacra	Málaga	El Ferrol	Barra de Ayamonte
12/06/1818	*San José*		Málaga		Cabo San Vicente
19/06/1818	*Santa Lucía*	queche	Coruña	Cádiz	36º 32' N - 9º 21' O de París
25/06/1818	*Carmen*	patache			3 leguas E Cabo de Santa María
09/07/1818	*Feliciana*		Tenerife	La Habana	Isla de Vache
23/07/1818	*Trinidad*	fragata	Cádiz	Tenerife	33º 35' N - 9º O de Cádiz

26/07/1818	*Diligente*	bergantín	La Guayra	Santander	2 leguas de Santander
03/08/1818	*NºSª del Carmen*				Cabo Finisterre
07/08/1818	*Arrogante Barcelonés*	bergantín	La Guayra	La Coruña	9 leguas de La Coruña
08/08/1818	*Aventurera (a.) El Águila*	corbeta	La Habana	Barcelona	15 leguas O del Cabo Espartel
12/08/1818	*Sto. Tomás (a) La Intrépida*	fragata	S. Petersburgo	Cádiz	55 leguas N de La Coruña (Bayona)
20/08/1818	*Carmen*	queche	Galicia	Vilanova	36º 20' N - 9º 30' O de París
25/08/1818	*Sta. Cristina (a) El Industrioso*	bergantín	Cádiz	Veracruz	50 millas SO de Cádiz
08/09/1818	*Paquete de Porto*	bergantín	Oporto	Río de Janeiro	38º 20' N - 11 y1/2º N Londres
08/10/1818	*Castilla*	fragata	El Callao	Cádiz	5 leguas SO Cabo Santa María
12/12/1818	*San Martín*	queche	Sanxenxo	Cádiz	A la altura de La Guardia
13/12/1818	*San Anselmo*	bergantín	El Carril	Cádiz	42º 12' N - 2º 15' O de Cádiz
06/01/1819	*Sta. María Vencedora*		Pernambuco	Lisboa	Frente a la embocadura del Tajo
19/01/1819	*El Jorge*	queche	Vigo	Cádiz	2 leguas O dela embocadura de Lisboa
13/03/1819	*San José*	patache	Muros	Cádiz	7 leguas N Cabo San Vicente
11/04/1819	*Tigre*	bergantín	La Guayra	Cádiz	36º 19' - 34º 20' O Cádiz
07/05/1819	*La Paloma*	berg-polacra	Cataluña	Cádiz	36º 18' N - 40º 27' W
08/05/1819	*NºSª de Regla*	barca	Veracruz	Cádiz	30 leguas SSO Cabo San Vicente
20/05/1819	*San Antonio*	bergantín	El Carril	Cádiz	5 leguas S Ayamonte
30/07/1819	*San José y Dolores*	queche	Canarias	Cádiz	5 leguas de Ayamonte
02/08/1819	*Helen*	bergantín	Liverpool	Génova	Cabo de Gata
12/10/1819	*Jesús Nazareno*	bombarda	Cádiz	Galicia	Cabo Santa María
12/10/1819	*Virgen del Rosario*	bergantín-polacra	Cádiz	Galicia	Cabo Santa María
06/11/1819	*Frolic*		Londres	Río de Janeyro	6º 22' N - 17º O
31/01/1820	*San José* (a) *El Dragón*	bergantín	Barcelona	La Habana	O de Canarias
03/03/1820	*Providencia*	bergantín	Lisboa	Pernambuco	Sta. Cruz de Tenerife
03/03/1820	*Eugenia* (a) *El Veloz*	goleta	Málaga	África	Sta. Cruz de Tenerife
03/03/1820	*Venus*		Alicante	Jersey	Almería
30/03/1820	*Virgen del Carmen*	bombarda	Cartagena	Málaga	Cabo de Gata
15/04/1820	*San Ramón*	bergantín	Lisboa	Cádiz	37º 50' N - S Cabo Espichel
15/06/1820	*Alfred*		Río de Janeyro	Guernesey	4º 6' N - 38º 42' O
20/07/1820	*Carlota*	fragata	Bahía	Lisboa	Isla de Corvo
24/07/1820	*Vierge du Rosaire*	bombarda	Tarragona	Marsella	Cabo Creus
03/08/1820	*Aleluya*	bergantín	Lisboa	Barcelona	Cabo san Vicente
31/10/1820	*San Joaquín y*	místico	Málaga	Barcelona	Cabo de Gata

	Sta. Ana				
14/11/1820	*El Carmen*	tartana	Málaga	Cádiz	2 leguas de Punta Europa
05/12/1820		bombarda	Almería	Cartagena	Cabo de Gata
29/12/1820	*Virgen del Carmen*	londro	Tarragona	Barcelona	Sitges
09/01/1821	*Esperanza*	bergantín	Mahón	Barcelona	12 millas de Tarragona
17/02/1821	*Buen Jesús*	bergantín	Villagarcía	Cádiz	Entre Lagos y Chipiona
25/02/1821	*San Luís*	bergantín	Río de Janeyro	Oporto	Madeira
04/04/1821	*Bello Paquito*	jabeque-polacra	Cádiz	La Guayra	34º 20' N - 2º 50' O Cádiz
04/04/1821	*NªSª del Carmen*	bergantín	Tarragona	La Coruña	Cabo de Roca
09/04/1821	*NªSª de África*	bergantín-goleta	Bayona	Cádiz	4 millas N Cabo San Vicente
10/04/1821	*Carmen*	bergantín	El Carril	Cádiz	2 leguas N Cabo San Vicente
21/05/1821	*San Antonio*	bergantín	Cádiz	Santander	15 leguas O Cabo Espichel
01/06/1821	*NªSª del Carmen*	patache	Marín	Cádiz	3 leguas O Cabo de Roca
03/06/1821	*San Antonio*	bergantín	Cádiz	Bilbao	15 leguas OSO del Cabo Espichel
04/06/1821	*Infanta de España María Francisca*	fragata	La Habana	Cádiz	35º 51' - 5º 4' O de Cádiz
04/06/1821	*La Felicidad*	diate			35º 51' - 5º 4' O de Cádiz
06/06/1821	*San Cristóbal*	polacra	La Habana	Barcelona	cerca del Cabo de Santa María
26/06/1821	*San Francisco*	patache	Luarca	Cádiz	6 leguas E Cabo Sta. María
03/07/1821	*Las Almas*	bombarda	Puerto Rico	Cádiz	3 leguas OSO del Puerto de Cádiz
26/07/1821	*El Mahonés*	jabeque	Mahón	Sevilla	A la vista del puerto de Cádiz
29/07/1821	*San Antonio*	laud	Lisboa	Cádiz	Arenas Gordas
29/08/1821	*NªSª de Regla*	barca pescadora	Sanlúcar	Cádiz	3 leguas O de la barra de Sanlúcar
30/08/1821	*Estrella del Mar*	bombarda	Cádiz	Ibiza	3 leguas O de la Barra de Sanlúcar
17/09/1821	*NªSª del Carmen* (a) *La Diana*	bergantín	Vigo	Barcelona	Trafalgar - Torre de Castel Lobo
19/10/1821	*NªSª de Guadalupe*	bergantín	Cádiz	El Carril	1 legua S Cabo de San Vicente
12/11/1821	*Unión*	fragata	La Habana	Cádiz	Cabo Santa María
13/11/1821	*San Antonio*	polacra	Puerto Rico	Cádiz	Cabo Santa María
28/01/1822	*Centella*	polacra	Puerto Rico	Cádiz	2 leguas al O del puerto de Cádiz
31/01/1822	*San Antonio*	goleta	Tarragona	Brasil	1/2 legua Pta. Naga (Tenerife)
06/03/1822	*Las almas*	polacra	Cádiz	La Coruña	5 leguas SO de Vigo
14/03/1822	*Alegría Feliz*	diate	Oporto	Bahía	entre Viana y Cauriña
01/04/1822	*Santa Rosa*	queche	Lanzarote	Cádiz	14 leguas S. de Cádiz
10/04/1822	*Carmelita*	goleta	Cuba	Cádiz	A 6 leguas de Cádiz
13/04/1822	*NªSª del Carmen*	bergantín	Santander	Barcelona	5 leguas O del puerto

					de Cádiz
13/04/1822	*NªSª del Carmen*	bergantín	Santander	Barcelona	5 leguas O de Cádiz
19/04/1822	*Santa Ana*	queche			Cabo de Santa María
19/04/1822	*La Victoria*	lugre			Cabo de Santa María
19/04/1822	*Victoria*	lugre			Cabo de Santa María
06/05/1822	*Las Almas*	polacra	Cádiz	La Coruña	5 leguas SO de Vigo
29/08/1822	*Vencedora*	barca	Cádiz	Lage	18 leguas O de Cádiz
04/09/1822	*Purísima Concepción*	polacra	Alicante	Vigo	36º 1' N - 8' O de Cádiz
04/09/1822	*NªSª de la Concepción*	bergantín	Barcelona	Cádiz	Zahara
09/09/1822	*Centella*	bergantín-goleta	Torrevieja	Cádiz	al desembocar del Estrecho
09/09/1822	*San Buenaventura*	bergantín	Cádiz	Barcelona	Río Barbate
22/09/1822	*Carmen*	místico	S. C. Tnfe.	Cádiz	SE Cabo de Sta. María
12/10/1822	*San Antonio*	patache	Cádiz	Vivero	4 leguas del Cabo de Santa María
12/10/1822	*Serafina* (a) *Statira*	bergantín	Cádiz	Santander	NE SO de Montefijo en el C.Sta.Mª.
12/10/1822	*San Antonio*	patache	Cádiz	Vivero	Cabo de Santa María
05/04/1823	*Dos Hermanas* (a) *La Gaditana*	goleta	Puerto Rico	Cádiz	36º56' N - 22º45' O
07/04/1823	*Ganope*	goleta	Nueva York	Cádiz	36º N 23º O de Cádiz (Azores)
17/04/1823	*El Triunfante*	bergantín	Cádiz	Gijón	Lagos (Algarve)
27/04/1823	*Los dos Josés*	bombarda	Barcelona	Almería	Cabo de San Antonio
28/04/1823	*NªSª del Mar*	bombarda	Barcelona	Almería	Cabo de San Antonio
30/04/1823	*El Turco no tiene amigos*	bergantín	Barcelona	Veracruz	Cabo de San Antonio
02/05/1823	*La Estrella*	queche	Vigo	Cádiz	SE del Cabo Santa María
06/05/1823	*Mª Dolores*	bergantín	Málaga	La Habana	Cabo de Santa María
09/05/1823	*NªSª de la Concepción*	polacra	Torrevieja	Vigo	30 leguas al S.del C. Sta. María
11/05/1823	*Fama*	goleta	La Habana	Cádiz	Cabo de Santa María
16/05/1823	*Padilla* (a) *La Comunera*	fragata	La Habana	Cádiz	Costa de Chipiona
09/06/1823	*Economía*	bergantín	La Habana	Cádiz	20 leguas S Cabo Santa María
13/06/1823	*San Juan Bautista*	bergantín	Santander	Cádiz	3 leguas S Cabo Santa María
13/06/1823	*Ildefonsa*	bergantín-polacra	Deyden	Cádiz	3 leguas S Cabo Santa María
17/06/1823	*El Rápido*	bergantín	San Thomas	Cádiz	Bajos de Ayamonte
25/06/1823	*Bella Ana*	bergantín-goleta	Puerto Rico	Barcelona	2 leguas NE del Cabo Espartel
17/11/1823	*Santa Fermina*	bergantín (sardo)	Cádiz	Génova	Cabo de Gata
10/02/1824	*NªSª del Carmen*	queche	Cádiz	Canarias	4 leguas S del Cabo Santa María
11/02/1824	*San José*	bergantín	Cádiz	Gijón	4 leguas S del Cabo Santa María
11/02/1824	*San José y*	quechemarín	Salou	Gijón	Cabo de Santa María

	Ánimas				
07/04/1824	*San Antonio*	místico	Barcelona	Canarias	34º44' N - 1º30' O de Cádiz
09/04/1824	*NªSª del Carmen*	místico	Barcelona	Tenerife	Sobre el Cabo Blanco
13/04/1824	*San Juan*	fragata	Ribadeo	Cádiz	36º 30' N
18/04/1824	*NªSª de los Dolores*	místico	Huelva		Cabo de Trafalgar
27/04/1824	*NªSª de los Dolores* (a) *La Nueva Cinco Hermanos*	fragata	La Habana	Cádiz	Sobre el Cabo de San Vicente
02/05/1824	*NªSª de los Dolores* (a) *La Encarnación*	bergantín	Villagarcía	Salou	5 leguas NO de Gibraltar
05/05/1824	*Virgen del Mar*	polacra	La Habana	Málaga	Legua y media al N. de Arcila
08/05/1824	*Carmen* (a) *El Volador*	bergantín-goleta	La Habana	Málaga	A 3 leguas del Cabo Espartel
17/06/1824	*Marinero*	bergantín	Cádiz	La Habana	perseguido a su salida de Cádiz
08/07/1824	*Unión*	bergantín	Málaga	Vizcaya	En el Estrecho
12/07/1824	*San Fernando* (a) *El Aquiles*	fragata	La Habana	Cádiz	36º 48' N - 2º O de Cádiz
12/07/1824	*NªSª de la Asunción* (a) *La Vigarrena*	fragata	La Habana	Cádiz	36º 48' N - 2º O de Cádiz
07/08/1824	*Amable Paulina*	bergantín	Amberes	Rio de Janeiro	16º N - 24º O, Cabo Verde
12/08/1824	*Escupefuego*	bergantín	La Habana	África	40º N - 45º O
29/09/1824	*San Antonio*	bergantín	Gijón	Adra	10 leguas S entre los cabos de Sta. Mª y S.V.
29/09/1824	*La Fortuna*	queche	Galicia	Salou	10 leguas S entre los cabos de Sta. Mª y S.V.
29/09/1824	*NªSª de los Ángeles*	bombarda	Málaga	La Coruña	10 leguas S entre los cabos de Sta. Mª y S.V.
01/11/1824	*Virgen del rosario*	jabeque	Málaga	Cádiz	Frente a Conil
03/11/1824	*Virgen de Regla*	laud	Figueras	Cádiz	Sobre la barra de Faro
05/11/1824	*María Rosa*	queche		Cádiz	SE del Cabo de Santa María
29/04/1825	*San José*	queche	Santoña	Málaga	S del Cabo de Santa María
01/05/1825	*Delphin*	bergantín	Rio de Janeiro	Gibraltar	5 leguas de Cabo Espartel
05/05/1825	*Honorine*	bombarda	Marsella	Tenerife	En el Estrecho
07/05/1825	*Virgen del Carmen*	velachero	Cádiz		3 millas del cabo Trafalgar
02/06/1825	*Virgen del Carmen* (a) *La Constancia*	polacra	Vizcaya	Cádiz	4 leguas O de Cádiz
10/06/1825	*Santa Rita*	bombarda	Palma	Puerto Rico	Cabo Sale
11/06/1825	*Trinidad*	falucho	Villajoyosa	La Coruña	45 millas al N. del Cabo de San Vicente
13/06/1825	*El Señor del Paño*	bombarda	El Carril	Cádiz	5 legua O del Cabo San Vicente

05/07/1825	*NªSª de los Dolores*	místico	Moguer	Cádiz	Al O de la embocadura del puerto
04/08/1825	*Catalina*	goleta	Barcelona	Cuba	33º N - 8º O
14/08/1825	*San Antonio*	místico	Almería	Cádiz	entre Sancti Petri y Cabo Roche
30/08/1825	*San Antonio*	polacra	El Carril	Cádiz	N Cabo Sines
01/09/1825	*S. Justo y la Magdalena*	queche	Camariñas	Cádiz	NE Cabo San Vicente
01/09/1825	*NªSª de Aránzazu*	queche	Cádiz	Bilbao	O Cabo Sines
09/09/1825	*NªSª del Carmen*	bergantín-goleta	Ribadeo	Cádiz	9 leguas O Cabo Sines
09/09/1825	*NªSª de la Concepción*	bergantín	Luarca	Cádiz	9 leguas O Cabo Sines
09/09/1825	*San Francisco de Asís*	diate	Villagarcía	Cádiz	9 leguas O Cabo Sines
19/09/1825	*La amable Livieta*	polacra	Gibraltar	Cádiz	Estrecho
20/01/1826	*Relámpago*	bergantín	Sta. Cruz Tenerife	América	Aguas de Tenerife
31/03/1826	*San José*	bergantín-goleta	Villanueva	Santander	8 leguas SE. Cabo Santa María
31/03/1826	*Josefa*	goleta	Barcelona	Santander	8 leguas SE: Cabo Santa María
31/03/1826	*San Antonio*	polacra	Barclona	Santander	8 leguas SE. Cabo Santa María
07/04/1826	*NªSª de los Dolores*	goleta	Santoña	Cádiz	36º 13' N - 48' O de Cádiz
07/04/1826	*María Pepa* (a) *La Madrileña*	bergantín-goleta	Santoña	Cádiz	36º 13' N - 48' O de Cádiz
09/04/1826	*NªSª de Covadonga*	bergantín	Villagarcía	Cádiz	6 leguas E de Portimao
10/04/1826	*NªSª del Carmen*	queche	San Martín de Arenas	Cádiz	1y 1/2 leguas S de Lagos
10/04/1826	*Manuelito*	bergantín	Sevilla	La Coruña	A tiro de cañón de Lagos
21/04/1826	*San José*	quechemarín	Cádiz	Ferrol	36º24' N - 1º36' O de Cádiz
22/04/1826	*Santa Ana*	queche	Bayona (Galicia)	Cádiz	Portimao
13/05/1826	*NªSª de los Dolores* (a) *La Veloz*	polacra-goleta	El Carril	Cádiz	N Cabo San Vicente hasta Portimao
15/05/1826	*San Antonio*	místico	Santander	Barcelona	1/2 legua al E.de la punta de Sagres
16/05/1826	*Carlota*	bergantín	Santoña	Sevilla	A tiro de fusil entre Portimao y Lagos
24/05/1826	*San Antonio*	falucho	Santander	Cádiz	4 leguas N Cabo San Vicente
17/06/1826	*Concepción*	polacra	Santander	Cádiz	2 leguas O de Oporto
18/06/1826	*Santísima Trinidad*	quechemarín	Bayona	Cádiz	1 legua O. de Oporto
27/06/1826	*Unión*		Barcelona	Santander	100 nillas de Vigo
30/06/1826	*San Juan* (a)*El Rápido*	bergantín-goleta	Cádiz	Santoña	23 leguas NO Finisterre

03/07/1826	*San Agustín*	queche	Bilbao	Cádiz	Cabo San Vicente
15/07/1826	*Alerta*	bombarda (inglesa)	Santander	Cádiz	A la vista de Rivadeo
20/07/1826	*NªSª de Aránzazu*		Pasajes	Barcelona	Aguas de Finisterre
31/07/1826	*NªSª del Carmen*		Bayona	San Sebastián	cerca de San Sebastián
17/09/1826	*La Estrella*	balandra	El Vendrell	Cádiz	Casteldeferro
18/09/1826	*El Gaditano*	laud	El Vendrell	Cádiz	Casteldeferro
08/10/1826	*Joven Marte*	bergantín (francés)	El Havre	Cádiz	1 legua O de Cao San Vicente
26/10/1826	*Concepción*	barca	La Coruña	Cádiz	Cabo San Vicente
11/11/1826	*Jesús Nazareno*	queche	Cádiz	San Sebastián	2 millas del Castillo de Sagres
11/11/1826	*NªSª del Carmen*	queche	Cádiz	Castropol	Cabo de San Vicente
13/11/1826	*San Juan y San Ignacio*	queche	Cádiz	Lanchove	2 millas del Castillo de Sagres
25/04/1827	*Almas*	laud	Vinaroz		3 leguas SE Villajoyosa
05/05/1827	*Andrea*	fragata	Cádiz	La Habana	cerca de Cádiz
24/05/1827	*San Antonio*	jabeque	Ibiza	Mahón	Frente al cabo de Pera
05/06/1827	*Santiago* (a) *La Perla*	bergantín	Cádiz	Alicante	Frente a Málaga
18/06/1827	*S. José y Virgen del Rosario*	místico	Gibraltar	Cádiz	Cabo Trafalgar
07/07/1827	*Vigilante Africano*	bergantín (portugués)	Pará	Lisboa	35º58 N - 48º14' O de cádiz
23/07/1827	*NªSª del Carmen*	místico	Gran Canaria	Cádiz	60 leguas SO de Cádiz
01/09/1827	*El Intrépido*		Cuba	Gibraltar	Bayona
09/09/1827	*Gloria Deo*		Hamburgo	Puerto Príncipe	Madeira
09/09/1827	*Telemaque*		El Havre	Puerto Príncipe	Madeira
28/09/1827	*Virgen del Carmen*	laud			Cabo de Gata
26/10/1827	*San Juan*	falucho	Sevilla	Vigo	Frente a Sines
27/10/1827	*Neptune*	fragata	Terranova	Marsella	Cabo San Vicente
31/12/1827	*NªSª del Carmen y Magadalena*	queche	Bilbao	Sevilla	Cabo San vicente
27/02/1828	*Jorge Evert*		Amsterdam	Surinam	30ºN - 22º O
08/04/1828	*Simbury*		Isla Mauricio	Cowes	41º N - 22º O Greenwich
25/04/1828	*Ann*		Whitehaven	Santa Lucía	30º N - 31º O
26/04/1828	*Susanna Maria*		Surinam	Texel	13º N - 56º O
05/05/1828	*NªSª de Covadonga*	bergantín	Villagarcía	Salou	5 leguas S Cabo San Vicente
15/05/1828	*Eulalie*		Los Cayos	Marsella	Aguas de Barcelona
29/08/1828	*Pensamiento feliz*	diate	Setubal	Irlanda	Frente a Cezimbra
31/08/1828	*Juno*		Gibraltar	Montevideo	35º N - 18º O
01/09/1828	*Liberal*	diate	Fayal	Lisboa	2 leguas del Cabo de Roca
01/10/1828	*Triunfo americano*	fragata	Rio de Janeyro	Lisboa	30 leguas O de Cabo de Roca
01/10/1828	*Santa Marta*	jabeque	Vigo	Barcelona	Adra

07/10/1828	*San Antonio*	místico	Huelva	Barcelona	cerca de Cabo Roche
22/11/1828	*Forester*	goleta		Madeira	Islas Azores
24/02/1829	*Welcome*		Isla Mauricio	Liverpool	28º N - 25º O

Tabla IX: Incidentes acaecidos durante el apresamiento

DÍA	**FUENTE**	**NOMBRE**	**INCIDENCIAS**
17/07/1816	AGM (C. Riop.)	*Rosario*	Según el C.Riop. Este buque estba armado con 1 giratorio de 24 y 14 de a 8, además la captura habría tenido lugar el 12/8, la Rosario es considerada jabeque por el Corso Rioplatense
17/07/1816	AGM	*San Juan*	El insurgente robó buena parte del cargamento
20/07/1816	AGM	*Juliana*	Saqueadpos pero puestos en libertad
22/07/1816	AGM	*San Francisco de Paula*	Fueron saqueados dos veces.
24/07/1816	DMC (C. Riop.)	*Carlota (a) La Nueva Águila*	Motín a bordo del insurgente con dos muertos y un herido. La fragata arribó a Buenos aires el 16/10/1816 al mando del capitán de presa Guillermo Font. Se supo de esta captura por la información suministrada por 30 de sus tripulantes que llegaron a Cádiz embarcados en un diate portugués
10/08/1816	AGM	*San José (a) El Comedido*	Tenía poca tripulación por haber marinado ya varias presas
21/08/1816	DMC (carta de Setúbal) (C. Riop.)	*Ciencia*	Mantuvieron un combate de hora y media con muchos heridos en la fragata, saqueo y transbordo a una fragata americana. Chase es de Baltimore, tripulación americana. Buena presa

			en B.A. El 21/05/1817
27/08/1816	DMC	*Golondrina*	Embarcó en el buque a 37 personas de la fragata Dolores apresada poco antes
30/09/1816	Corso Rioplatense	*San Antolín*	Remitida a Haití con el cabo de presa Jorge Davis
02/10/1816	AGM	*Esperanza*	Describen a la goleta corsaria como"muy velera, rasa y forrada en cobre [...] de tripulación angloamericana, que llevaba ocho sujetos para capitanes de presa [...]"
04/10/1816	AGM	*Cuatro Amigos*	Describen a la goleta corsaria como"muy velera, rasa y forrada en cobre [...] de tripulación angloamericana, que llevaba ocho sujetos para capitanes de presa [...]"
05/10/1816	AGM	*Pópulo*	Describen a la goleta corsaria como"muy velera, rasa y forrada en cobre [...] de tripulación angloamericana, que llevaba ocho sujetos para capitanes de presa [...]"
28/10/1816	Corso Rioplatense	*Narcisa*	Remitida a Haití con el cabo de presa Thomas L. Lovett
29/10/1816	DMC	*Unión*	Embarcaron los tripulantes y pasajeros de la *Numantina* 28/10, del *San Antolín* 30/9 y de la *Narcisa* 27/10
31/10/1816	DMC	*Volador*	El corsario llevaba hechas 4 presas más: 1 fragata, 1 queche, 1 bergantín y una barca. Los tripulantes del *volador* llegaron a bordo de un bergantín inglés procedente de Terranova.
31/10/1816	Corso Rioplatense	*Pastora*	Remitida a Haití con el cabo de presa David Utley
21/11/1816	DMC	*San Francisco de Paula*	El corsario tenía cuatro presas más: dos goletas y bergantín todos salidos de Cádiz, además del lugre *NªSª de la Antigua* apresado el 24/11
16/12/1816	DMC	*Santa María*	Los prisioneros estuvieron a bordo 9 días, embarcados en un

			bergantín francés que los dejó en el Cabo San Vicente
28/12/1816	AGM	*Los Dos Hermanos*	Robado el cargamento
12/01/1817	Corso rioplatense	*Júpiter*	Declarada buena presa en Buenos aires el 6/6/1818
12/01/1817	Corso rioplatense	*San Antonio*	Declarada buena presa en Buenos aires el 6/6/1818
15/01/1817	DMC	*NªSª del Camino*	Saqueo y robo del cargamento: vino. Transbordados a bordo todos los tripulantes del bergantín Júpiter capturado a 16 leguas O de Cádiz
15/03/1817	DMC (L.Ll.) (C. Riop.)	*Tritón*	El insurgente está armado en Baltimore; mantienen un combate de 2 horas y media con 21 muertos en el *Tritón*, conducida a B. A., declarada buena presa (L.Ll. 19/08/1817) su valor en el remate fue de 14.100 $
17/03/1817	DMC (L.Ll.)	*Ricardo*	Saqueadas las provisiones y algunos útiles
14/04/1817	DMC (C. Riop.)	*Providencia*	Remitida Buenos Aires con el cabo de presa Juan P. Gordon, amotinada se dirigió a Norfolk, apresada, juzgada y subastada, la causa en los tribunales fue ganada por el consul español.
16/04/1817	Corso Rioplatense	*Dolores*	Saqueada e incendiada, su carga es trasladada a la *Providencia*
17/04/1817	DMC (C. Riop.)	*Paloma*	A bordo del Paloma 36 tripulantes de la Providencia, de la *Dolores* (a) *La Flor de Málaga* apresada 16/4
11/05/1817	DMC	*Santa Faz*	Embarcó la tripulación y pasajeros del *San Ramón* y parte de las del *Providencia* y *del Flor de Málaga*
25/05/1817	DMC (L.Ll.)	*San Andrés*	Capturado y enviado a Buenos Aires
07/06/1817	DMC	*Concepción*	Detenidos casi diez horas, a la tarde del día siguiente los corsarios disparaban a una gran fragata salida de Cádiz, el fuego cesó al anochecer

09/06/1817	DMC (L.Ll.)	*Esperanza*	En la captura participa también el *Mangoré* de 14 cañones; se captura también a la *Carlota*, la *Esperanza* enviada a Isla Margarita, la Carlota llegó a Cádiz el 14/08
24/06/1817	AGM (C. Riop.)	*Camerón (a) Carmen*	Los prisioneros llegan a Málaga en un bergantín francés; la presa fue remitida a Buenos Aires
26/06/1817	DMC (L.Ll.) (C. Riop.)	*Rosa*	Remitida a Buenos Aires con el cabo de presa Guillermo Rix
29/06/1817	DMC (C. Riop.)	*San Antonio*	Robo de la carga, correspondencia y papeles; les transbordan al 2º piloto de la fragata *Rosa*. El C.Riop. lo designa como *"queche innominado"*
29/06/1817	DMC	*Rosalía (a) Monserrate*	En la captura participó también una goleta, embarcados tripulantes de *La Corza* y del *Monserrate*
01/07/1817	Corso Rioplatense	*Teresa (a) La Roig*	Presa conjunta de la *Independencia del Sur*, entró en Buenos aires el 23/11, buena presa
02/07/1817	DMC	*Zaragozana*	Reconocido y puesto en libertad, embarcan a 22 tripulantes de la fragata *Teresa*, apresada el día anterior
04/08/1817	Corso Rioplatense	*NªSª del Rosario*	Entró en Buenos Aires el 14/11 con el cabo de presa Carlos Fournier
10/08/1817	Corso Rioplatense	*San Antonio*	Saqueada su carga de sardinas se le dejó seguir con prisioneros
24/08/1817	DMC (C. Riop.)	*Dolores*	Robados los cañones, fusiles, mercancías y comestibles, liberados con cuatro tripulantes del *María,* detenido de Santander a Cádiz. Una vez saqueada fue hundida
25/08/1817	DMC (C. Riop.)	*San Telmo*	Robada toda la carga, puestos en libertad, los insurgentes llevaban otras seis presas, procedentes de Galicia, casi todas en lastre.
11/09/1817	DMC	*Santo Cristo y Ánimas*	Saqueado, liberado y

			reparado en Gibraltar, de nuevo capturado por la *Congreso* el 5/10, embarca a gente de la *Hermosa María* 4/10
22/09/1817	DMC	*San Francisco de Paula*	Embarcados los tripulantes en una goleta inglesa.
02/10/1817	DMC (C. Riop.)	*El Pájaro (a) La Diana*	Buena presa en Buenos Aires en 23/12/1817, rebautizada como *Luisa*, cap. Ezra Drew de Baltimore
02/10/1817	DMC	*La Mariana*	Embarcaron a 20 pasajeros de *La Diana*. Su capitán llevaba un papel firmado por Almeyda
03/10/1817	DMC	*Correo del Rey (a) La Actividad*	Despojada del correo público, pudieron arrojar al agua la correspondencia del rey y de particulares.
04/10/1817	Currier (C.Riop.)	*Hermosa María (a) La Economía*	Arribó a Buenos Aires el 1/12
13/10/1817	DMC (C.Riop.)	*Veloz Mariana*	Llegó a Buenos Aires el 19/12.
01/11/1817	DMC (C.Riop.)	*María Josefa*	Fue conducida a Savannah el 19/11 por el bergantín de guerra *Prometheus*, el consulado español la reclamó en 27/5/1818
11/11/1817	DMC	*Carmen*	Estos tres queches fueron apresados entre las 8 y las 3 de la tarde, saqueados de cargamentos, velámenes y jarcias y puestos en libertad
30/03/1818	DMC	*San José y Dolores*	Saqueado, robaron toda la grana y añil, efectos del cargamento y el velamen del buque.
17/04/1818	DMC	*Veloz Valenciana*	*La Veloz Valenciana* fue incendiada y abandonada; el *Criollo* cruza por el Cabo San Vicente con otros cuatro buques, uno de ellos una corbeta
12/05/1818	DMC	*San José*	Robada toda la carga (vino y aguardiente); el corsario llevaba un bergantín español cargado con sal, cruza con otra goleta y una corbeta

26/05/1818	DMC	*Juanita*	Perseguidos durante 14 horas por una goleta de 2 gavias, escaparon tras entrar en una encalmada
02/06/1818	DMC	*La María*	Robada toda la grana y el añil, efectos y velamen del buque. Se supo de la captura por carta recibida de Portugal (19/6).
02/06/1818	DMC (carta de La Coruña)	*Sta. Teresa de Jesús*	A mediados de Julio incendiaron un buque de cabotaje a la vista del puerto; conducida a Penzance (Ing.) 30/07 conducida después a Falmouth ya los 8 días a Buenos Aires
03/06/1818	DMC (C. Riop.)	*San Antonio*	Puestos en libertad embarcándoles 14 tripulantes de la polacra *S. Fco de Paula*, apresada el 2/6 procedente de Arenys hacia Rusia.
08/06/1818	DMC	*Santa Isabel*	Saqueado y puesto en libertad, el insurgente quemó dos queches el día antes, llevaba detenidas dos fragata procedentes de Lima
12/06/1818	DMC (L.Ll.)	*San José*	Cruza con una corbeta y una goleta
25/06/1818	DMC	*Carmen*	Saqueados de toda su carga: huevos, gallinas, jamones y el bote
09/07/1818	Currier (C.Riop.)	*Feliciana*	En la captura del *Feliciana* intervinieron cuatro barcos armados
23/07/1818	DMC (carta de Tenerife))	*Trinidad*	El corsario retuvo al capitán y cinco hombres de la fragata. En descripción posterior se dice tenía 18 cañones y 175 tripulantes, de ellos 25 soldados (DMC23/10/1818)
26/07/1818	DMC (L.Ll.) (C. Riop.)	*Diligente*	Entró en Buenos Aires el 18/08 a cargo del cabo de presa Roberto Jones
03/08/1818	DMC (L.Ll.)	*NªSª del Carmen*	Conducidos a Black Sod cerca de Westport, detenidos 11 corsarios que lo marinaban (7 negros y 4 blancos ingleses). Motín a bordo del *Vigilancia*; al fin Ross se hizo de nuevo con el

			control del buque
07/08/1818	DMC + Currier	*Arrogante Barcelonés*	La carga fue vendida en la isla Norte de las Azores DMC 26/01/1819. Llevada a Juan Griego y comprada por Almeyda, rebautizada como *Luisa Carceras*
08/08/1818	DMC (C. Riop.)	*Aventurera (a.) El Águila*	Los prisioneros llegan a bordo de un falucho, amenazados con que sólo podían desembarcar en Cádiz, el corsario procede de Baltimore, salió a principios de julio. Ese mismo día llegó a Cádiz otro falucho con dieciseis prisioneros más del mismo buque
12/08/1818	DMC (C. Riop.)	*Sto. Tomás (a) La Intrépida*	Cruza entre Sisarga y Finisterre, tenía hechas muchas presas.
20/08/1818	DMC (noticias de Málaga)	*Carmen*	La tripulación del *Criollo* es toda angloamericana excepto un español partidario de los insurgentes, el capitán era un tal Guillermo Thomas
08/09/1818	DMC (carta de Oporto)	*Paquete de Porto*	Llevan varios meses de crucero y cinco presas, tomadas algunas de ellas a la salida de Lisboa
08/10/1818	DMC (C.Riop.)	*Castilla*	Sostuvieron un combate con varios muertos y heridos en la *Castilla*, y un 25% de bajas en la *Constitución*, la fragata fue remitida primero a Baltimore y después a Buenos Aires, produjo un cuantioso botín: cacao, añil, cascarilla, lana de vicuña y más de 327.000 pesos fuertes. Entre los pasajeros que fueron remitidos a Cádiz tras la captura venía el médico del buque insurgente, un francés que había sido expulsado del mismo.
08/10/1818	DMC	*Santo Cristo del Grao*	Echado a pique en Trafalgar
12/12/1818	DMC	*San Martín*	Dos marineros de este queche fueron embarcados en el *San Anselmo*

13/12/1818	DMC	*San Anselmo*	Completamente saqueados, la corbeta tenía entre 25 y 32 cañones y como 200 tripulantes, la goleta que acompañaba al insurgente era una española apresada. El capitán del insurgente era Almeyda
19/01/1819	DMC	*El Jorge*	Robo del velamen, carga y equipajes; a las 17:00 del mismo día 3 leguas SO Cabo Espartel, saqueada la carga por una goleta corsario de igual porte
13/03/1819	DMC	*San José*	La goleta había hecho varias presas más, alguna de las cuales fue incendiada y hundida.
10/04/1819	DMC (C. Riop.)	*Fortuna*	Llegan a Cádiz ocho personas (una familia) a bordo de un bergantín inglés en que los embarcó el insurgente 12 leguas al O cabo San Vicente. Remitido a Isla Margarita, amotinada la trip. Se desvían a Filadelfia, dando lugar a un largo pleito
11/04/1819	DMC	*Tigre*	Salieron de Baltimore el 27/03, con la patente nº 177 de Buenos Aires, otorgada el 24/VI/1818 para andar de corso un año, firmada por José Irigoyen y Juán Martín Pueyrredón. Fue encallada y abandonada en la costa de EE.UU. Por su trip.de presa amotinada
07/05/1819	Corso Rioplatense	*La Paloma*	Entró en Buenos Aires el 02/08 comandada por el cabo de presa James B. Smith.
08/05/1819	DMC	*NªSª de Regla*	La tripulación del *Nº Sº de Regla* llegóa a Cádiz en una barca de pesca portuguesa
02/08/1819	DMC (carta de Barna.)	*Helen*	Echado a pique, sus tripulantes arriban a puerto en un bote
12/10/1819	Corso Rioplatense	*Jesús Nazareno*	Saqueada, incendiada y hundida
12/10/1819	DMC (C.Riop.)	*Virgen del Rosario*	Incendiada y hundida.

			Según Rodríguez y Arguindegy fue capturada el 12/10
06/11/1819	DMC (L.Ll.)	*Frolic*	Robado el pasavante para el Mediterráneo
31/01/1820	DMC	*San José (a) El Dragón*	Los pasajeros arriban en un queche llegado del Tenerife el 5/VI
03/03/1820	DMC	*Providencia*	La información sobre estos sucesos la suministró una bombarda española llegada de Tenerife. Informó también de otras tropelíaas cometidas por el corsario con los buques de cabotaje de aquellas islas.
03/03/1820	DMC	*Eugenia (a) El Veloz*	La información sobre estos sucesos la suministró una bombarda española llegada de Tenerife. Informó también de otras tropelíaas cometidas por el corsario con los buques de cabotaje de aquellas islas.
03/03/1820	DMC (L.Ll.)	*Venus*	Los corsarios son descritos como "piratas"
15/04/1820	DMC	*San Ramón*	Robadas las velas, agua y ropas de pasajeros y tripulación
20/07/1820	DMC (carta de Lisboa)	*Carlota*	Mantuvieron un feroz combate en el que el capitán corsario perdió una pierna
14/11/1820	DMC	*El Carmen*	Abordados desde un bote venido del corsario; saqueados de sus papeles, ropa y equipajes. El bergantín era largo, palos caídos a popa. El capitán era manco
05/12/1820	DMC (carta de Cartagena)	No identificado	Consultar fotocopia DMC (5/I/1821)
29/12/1820	DMC (carta de Barna)	*Virgen del Carmen*	Pudieron escapar a pesar del fuego de fusilería
09/01/1821	DMC (carta de Barna.)	*Esperanza*	El corsario es de unas 100 toneladas, pintado de negro, sin mascarón. El capitán es irlandés y tuvieron detenidos a los apresados durante 4 días
16/02/1821	DMC	*Santísima Trinidad*	Perseguido hasta entrar a

			puerto. Según el patrón, los tripulantes "hablaban el idioma inglés", sería 5 las goletas insurgentes que cruzan la zona
17/02/1821	DMC	*Buen Jesús*	Perseguidos durante dos días en dos ocasiones
04/04/1821	DMC	*Bello Paquito*	El corsario es de más de 300 toneladas. Los capturados fueron abandonados en Sancti Petri por un falucho pescador
09/04/1821	DMC	*África*	Hacía 65 días de la partida del corsario de su base, tenía 8 presas, robaron jamones, huevos, ropa y enseres de valor de los pasajeros
10/04/1821	DMC	*Carmen*	Puesto en libertad tras robarles los víveres
14/04/1821	POV (DM)	*Rey constitucional 8a) El Leónidas*	Los tripulantes del *Leónidas* fueron echados en una playa de Gran Canaria, desde donde llegaron a Cádiz
21/05/1821	DMC	*San Antonio*	Llegan a Cádiz 21 prisioneros a bordo de un bergantín francés de Brest
01/06/1821	POV (DM)	*NªSª del Carmen*	Después de robarles huevos, jamones y frijoles les informó que había saqueado 7 buques más; vieron otra corbeta insurgente de igual porte que les informó que había 7 insurgentes hasta el Cabo San Vicente
03/06/1821	POV (DM)	*San Antonio*	Los prisioneros llegan a Cádiz a bordo de un bergantín francés
04/06/1821	POV (DM)	*NªSª del Carmen*	Los prisioneros de estos tres buques llegan a Cádiz a bordo de una fragata sueca
06/06/1821	POV (DM)	*San Cristóbal*	Tenía hechas varias presas, los corsarios eran americanos, ingleses y franceses, muy jóvenes. Los prisioneros fueron embarcados en una rasca portuguesa
26/06/1821	DMC	*San Francisco*	Saqueado el cargamento
03/07/1821	POV (DM)	*Las Almas*	La tripulación del corsario parece ser

			íntegramente inglesa
26/07/1821	POV (DM)	*El Mahonés*	El patrón y tres marineros del jabeque lograron fugarse del corsario a bordo de una lancha
29/07/1821	POV (DM)	*San Antonio*	Robaron todo el cargamento, productos alimenticios, el equipaje de un pasajero, la ropa de la tripulación, los víveres y la lancha. El jabeque había sido apresado a la vista del puerto tres días antes: el *Mahonés*
29/08/1821	POV (DM)	*NªSª de Regla*	La goleta insurgente cruza desde las Islas Terceras hasta la Bahía de Cádiz durante los tres últimos meses
30/08/1821	POV (DM)	*Estrella del Mar*	Les robaron parte de la galleta, agua y tabaco
17/09/1821	POV (DM)	*NªSª del Carmen (a) La Diana*	La goleta de dos gavias le dio caza y le obligó a varar entre esos dos puntos, averiado en el casco viene a Cádiz de arribada para ser reparado
19/10/1821	POV (DM)	*NªSª de Guadalupe*	Anteriormente había apresado al queche Sta. Lucía, la balandra *NªSª del Pilar* (a) *La Fortuna*
12/11/1821	POV (DM)	*Unión*	La goleta tiene dos gavias
13/11/1821	POV (DM)	*San Antonio*	La goleta tiene dos gavias
28/01/1822	POV (DM)	*Centella*	La goleta apresada lo fue en medio de una encalmada, abordada por dos botes procedentes del bergantín
06/03/1822	DMC	*Las almas*	La tripulación apresada fue conducida a Vigo
14/03/1822	DMC (carta Oporto)	*Alegría Feliz*	Les embarcó 16 españoles de otra presa hecha ese mismo día
01/04/1822	DMC	*Santa Rosa*	"Tiene poca tripulación; es de superior andar, muy largo, la arboladura tirada para popa, tajamar, auprés horizontal y faja blanca"
13/04/1822	POV (DM)	*NªSª del Carmen*	Los prisioneros llegan a Cádiz a bordo de un místico que llega de Cartaya
19/04/1822	POV (DM)	*NªSª del Carmen*	Los prisioneros de estos tres buques llegan a Cádiz

			a bordo de un falucho de Ayamonte
29/08/1822	DMC	*Vencedora*	Usaron bandera y gallardete españoles; hundieron la barca y dejaron a los tripulantes en Torregorda. "Todo el aparejo nuevo; en el juanete de proa un letrero que dice Leona; algo prolongada; una faja amarilla [...] y es de excesivo andar".
04/09/1822	POV (DM)	*Purísima Concepción*	Los insurgentes sólo dejaron a bordo cinco tripulantes, entre ellos el piloto, los cuales lograron fugarse al anochecer
04/09/1822	POV (DM)	*NªSª de la Concepción*	Les robaron los equipajes y otros efectos
04/09/1822	DMC	*Concepción*	Saqueados los equipajes y efectos del buque
09/09/1822	POV (DM)	*Centella*	Ese mismo día la goleta obligó varar un bergantín en el río Barbate, lo saquearon y lo quemaron
09/09/1822	DMC	*San Buenaventura*	Perseguidos por 1 goleta de 2 gavias y 1 berg-gol, varó en la playa de Barbate, alcanzados por los botes de los corsarios, tomaron e incendiaron el buque. Llegaron a Cádiz a bordo de la lancha
22/09/1822	DMC	*Carmen*	Saqueados de sus efectos y su registro
12/10/1822	POV (DM)	*San Antonio*	Embarcaron a varios tripulantes del bergantín Serafina capturado el mismo día
12/10/1822	DMC	*Serafina (a) Statira*	Robado el buque, sus tripulantes son embarcados en el patache *San Antonio*
05/04/1823	DMC	*Dos Hermanas (a) La Gaditana*	El capitán fue enviado a Colombia con la presa; el 17/4 se alzó contra lo corsarios y logró huir, transbordó su cargamento a un buque inglés con el que llegó a Cádiz, vendió su goleta en San Thomas
07/04/1823	DMC	*Ganope*	Sólo reconocida y puesta en libertad. El corsario es de construcción

			americana uas 160-180 tons., tenían apresada una goleta española procedente de La Habana, puede tratarse de *La Gaditana*
17/04/1823	POV (LS)	*El Triunfante*	Les robaron las velas, maniobras y víveres, además de embarcarles algunos tripulantes de la goleta *Dos Hermanas* (a) *La Gaditana*, capturada en las Islas Terceras
27/04/1823	DMC (carta de Alicante)	*Los dos Josés*	Detenida y echada a pique, tripulación fue transbordada el cuatro de mayo
28/04/1823	DMC (carta de Alicante)	*NªSª del Mar*	Detenida y echada a pique, tripulación transbordada el cuatro de mayo
30/04/1823	DMC (carta de Alicante)	*El Turco no tiene amigos*	Trnasbordada la tripulación a otro buque de la matrícula de Denia el 4 de mayo, que los condujo a puerto
02/05/1823	POV (LS)	*La Estrella*	Robada la carga: maíz
06/05/1823	DMC	*Mª Dolores*	El capitán fue enviado con la presa
09/05/1823	DMC	*NªSª de la Concepción*	Embarcaron a varios tripulantes del bergantín *Mª Dolores*, capturado por el mismo corsario
11/05/1823	DMC	*Fama*	Perseguido por la corbeta que le disparó 14 cañonazos
16/05/1823	DMC	*Padilla (a) La Comunera*	Reconocido y pueto en libertad, porque "no molestaban ni hostilizaban a las embarcaciones mercantes"
09/06/1823	POV (LS)	*Economía*	Les robaron el cargamento, maniobra y equipajes
17/06/1823	POV (LS)	*El Rápido*	Perseguido y obligado a varar en los bajos de Ayamonte
25/06/1823	DMC	*Bella Ana*	Los prisioneros (23) fueron embarcados en un falucho pescador a la altura de Conil. El capitán informó que las frag. *Constitución* y *Ceres* batieron en 30/4 a 7

			corsarios en la boca de Puerto Cabello, represando a la frag. *Mª Francisca* y la corb. *Carabobo*
02/11/1823	DMC (L.Ll.)	*Segunda gallega*	Lograron represar su propio buque y huir a La Habana
17/11/1823	DMC (carta cónsul francés)	*Santa Fermina*	Les robaron buena parte de la carga, equipajes de los pasajeros y unos 2200 pfs. El capitán cree que la tripulación era mallorquina
10/02/1824	POV (DM)	*NªSª del Carmen*	El insurgente llevaba además apresada otro buque salido de Cádiz para Gijón
11/02/1824	DMC	*San José y Ánimas*	Llegaron a Cádiz a bordo de otro bergantín
07/04/1824	DMC	*San Antonio*	La tripulación llega a Cádiz en un falucho pescador
09/04/1824	POV (LS)	*NªSª del Carmen*	El piloto del místico se quedó en el corsario y el patrón fue desembarcado entre Torregorda y Sancti Petri
13/04/1824	POV (LS)	*San Juan*	La tripulación fue transbordada a una barca de pesca y los insurgentes mataron a todas las reses del cargamento excepto dos e incendiaron la fragata
18/04/1824	DMC (Carta de Sanlúcar)	No identificado	Incendiado
27/04/1824	POV (LS)	*NªSª de los Dolores (a) La Nueva Cinco Hermanos*	Saquearon y robaron los equipajes a bordo de la fragata venían 171 soldados y oficiales
02/05/1824	POV (LS)	*NªSª de los Dolores (a) La Encarnación*	Robaron e incendiaron el bergantín, trnasbordados a un falucho pescador que los llevó al Pto. Sta. Mª.
05/05/1824	DMC	*Virgen del Mar*	Detenidos un día por el corsario, fueron echados a tierra en Trafalgar
08/05/1824	DMC	*Carmen (a)el Volador*	Marinaron la presa hacia la Guayra, dejaron a los prisioneros en una lancha cerca de las Canarias, a donde llegaron en un día de navegación
17/06/1824	DMC (Carta de Gibraltar)	*Marinero*	Arribó a Gibraltar en busca de refugio. Logró

			salir, trabó combate con un corsario cerca de Matanzas, de resultas del cual estalló, pereciendo casi la mitad de la tripulación
08/07/1824	DMC (Carta de Gibraltar)	*Unión*	Embarcó a los prisioneros en un buque inglés y llevó la presa al Cabo de San Vicente donde la quemó
12/07/1824	POV (LS)	*San Fernando (a) El Aquiles*	Esta fragata, junto con la *NªSª de la Asunción (a) La Vigarrena* se batieron con el bergantín-goleta insurgente obligándole a desistir de la caza, tras causarle graves daños en la proa; las fragatas sólo tuvieron daños leves en el velamen y la jarcia
12/07/1824	POV (LS)	*NªSª de la Asunción (a) La Vigarrena*	Consultar en apéndices má detalles sobre el combate de este buque con los insurgentes.
07/08/1824	DMC (L.Ll.)	*Amable Paulina*	El capitán pirata era español, su segundo alemán, varios desertores franceses en la tripulación, robo de víveres y alcohol
12/08/1824	DMC (Gibraltar)	*Escupefuego*	Embarcados en un bergantín americano que los lleva a Gibraltar
01/11/1824	DMC	*Virgen del rosario*	Lo persiguió y viró hacia el Estrecho: "muy alterosa, proa de violín, bauprés muy empinado, con faja blanca, aparejo de goleta sin gavia a popa"
03/11/1824	POV (LS)	*Virgen de Regla*	Apresado y echado a pique
05/11/1824	POV (LS)	*María Rosa*	Apresado y echado a pique, embarcados los prisioneros en un queche en Faro
08/11/1824	DMC	*Maria Rosa*	Echado a pique, son embarcados en otro queche anclado en Faro, las noticias advierten de la presencia de corsarios en las aguas de Málaga
29/04/1825	POV (DM)	*San José*	Le robaron velas, vergas, jarcias y equipajes; cree el capitán que el corsario

			está acompañado de un bergantín-goleta
01/05/1825	DMC (Gibraltar)	*Delphin*	Robado efectivo (80.000 duros) y todo el cargamento propiedad de españoles, la correspondencia española fue rota o arrojada al agua
05/05/1825	DMC (Gibraltar)	*Honorine*	Robado sólo el cargamento propiedad de españoles, puestos en libertad
07/05/1825	DMC (Gibraltar)	*Virgen del Carmen*	Los tripulantes y pasajeros fueron embacados en un barco portugués que los condujo a Gibraltar
02/06/1825	DMC	*Virgen del Carmen (a) La Constancia*	El Vigía rectifica su declaración en cuanto a la distancia de la captura, situándola a 6 leguas del puerto
10/06/1825	DMC (Gibraltar)	*Santa Rita*	Los prisoneros llegaron a Gibraltar el 16/06
11/06/1825	DMC	*Trinidad*	Embarcados los prisioneros en un mísitco portugués
13/06/1825	DMC	*El Señor del Paño*	Dos días antes había sido reconcindo por un pailebot corsario de pequeño porte, sobre cabo Sines. Le roban su carga: jamones, becerrillos y huevos y parte del velamen.
05/07/1825	POV (DM)	*NªSª de los Dolores*	Liberó al místico tras robarle la bandera
04/08/1825	POV (DM)	*Catalina*	Se llevaron al capitán con la goleta, al resto de la tripulación lo embarcaron en un místico también apresado
14/08/1825	POV (DM)	*San Antonio*	Le robaron los papeles y embarcaron 21 individuos de otro buque
01/09/1825	POV (DM)	*S. Justo y la Magdalena*	Robados el equipaje y aparejo
09/09/1825	POV (DM)	*NªSª del Carmen*	En este buque llegan los prisioneros del *NªSª de la Concepción* y del *S. Fco. de Asís*, todos llevaban como cargamento víveres
12/09/1825	POV (DM)	No identificado	Apresado y echado a pique
19/09/1825	POV (DM)	*La amable Livieta*	Registrados y

			reconocidos sus papeles
20/01/1826	DMC	*Relámpago*	La goleta corsaria era pequeña; desembarcaron a los tripulantes y pasajeros en la propia isla de Tenerife
31/03/1826	DMC	*San José*	Del corsario dicen que anteriormente fue el bergantín de Barcelona *Tonto*, apresado por los insurgentes. Llegan a Cádiz en un místico
31/03/1826	DMC	*Josefa*	Llegan a Cádiz a bordo de un místico
31/03/1826	DMC	*San Antonio*	Llegan a Cádiz a bordo de un místico
07/04/1826	POV (DM)	*NªSª de los Dolores*	Les robaron todo el cargamento de hierro y embarcaron a 10 tripulantes del *María Pepa* (a) *La Madrileña*, remitido a Colombia con el hierro de este buque
07/04/1826	POV (DM)	*María Pepa (a) LA Madrileña*	Remitido a Colombia con el cargamento de la *Nª Sª de los Dolores*
09/04/1826	POV (DM)	*NªSª de Covadonga*	Les robaron jamones, gallinas, huevos y habichuelas
10/04/1826	POV (DM)	*NªSª del Carmen*	Arrojaron al aguas la carga y les robaron jarcia, velamen, calabrote y ropa de la tripulación, embarcándoles además gente de otra captura anterior
21/04/1826	DMC	*San José*	Ambos bergantines largaron banderas francesa y norteamericana, el queche los engañó izando tmbién la francesa.
22/04/1826	DMC	*Santa Ana*	Perseguido y obligado a refugiarse en Portimao. Descripción del corsario: recien llegado a esas aguas, "muy rasa, faja angosta blanca, mucho cruzamen, y los palos muy caidos para popa"
13/05/1826	POV (DM)	*NªSª de los Dolores (a) La Veloz*	Perseguido y obligado a refugiarse, el corsario desistió de la caza por estar próximo a tierra
15/05/1826	DMC	*San Antonio*	Recibieron un vivo fuego

			de fusilería y artillería, embarcados en un místico portugués. "El casco es muy pequeño y raso, y en la vela del trinquete tiene unas 10 ó 12 fajas blancas"
16/05/1826	DMC	*Carlota*	El bergantín fue saqueado y hundido. Es el mismo corsario que asaltó al místico *San Antonio*
24/05/1826	DMC	*San Antonio*	Apresado el falucho y echados los tripulantes a tierra entre Albufeira y Vilanova, excepto un marinero que quedó a bordo
17/06/1826	DMC (Oporto)	*Concepción*	Fueron obligados a abandonar la polacra bajo un intenso fuego de artillería y fusil
18/06/1826	DMC	*Santísima Trinidad*	Saqueada la carga: jamones y huevos
27/06/1826	DMC (Gibraltar)	*Unión*	Embarcados en un bergantín inglés
30/06/1826	DMC	*San Juan (a)El Rápido*	Perseguido y cañoneado, logró escapar
03/07/1826	POV (DM)	*San Agustín*	Robados de los víveres y velas
15/07/1826	DMC	*Alerta*	Reconocido, igualmente lo fue el día 18 por otro bergantín; en su trayecto vio hasta 4 corsarios insurgentes
20/07/1826	DMC (L.Ll.)	*NªSª de Aránzazu*	Echado a pique
31/07/1826	DMC (L.Ll.)	*NªSª del Carmen*	La tripulación fue abandonada en una playa
06/08/1826	DMC	*San Eloy*	Llegan dos pasajeros desde Gran Canaria a primeros de noviembre e informan de esta captura
17/09/1826	POV (DM)	*La Estrella*	Conducido a Gibraltar y puesto en libertad
18/09/1826	POV (DM)	*El Gaditano*	Apresados por una lancha de la goleta, conducidos a Gibraltar donde los pusieron en libertad
08/10/1826	DMC	*Joven Marte*	De dos gavias, arboló bandera francesa; sólo reconoció los papeles del buqe y lo dejó marchar
26/10/1826	DMC	*Concepción*	El capitán y un hermano suyo permanecieron a bordo 3 días, la barca fue echada a pique. El

			corsario: "tiene una faja blanca, es corta, con cámara alta castillo a popa y de figura a proa un soldado; es de poco andar" Llevaba 8 días en aquellas aguas
11/11/1826	DMC	*Jesús Nazareno*	Les embarcaron 4 tripulantes del queche *Nª Sª del Carmen* y otros 9 de otro buques sin identificar
11/11/1826	POV (DM)	*NªSª del Carmen*	La corbeta llevaba hechas otras seis presas salidas de Cádiz
13/11/1826	DMC	*San Juan y San Ignacio*	Lo barrenaron y abandonaron , como no se hundió la tripulación regresó a bordo y lo marinó hasta Cádiz. Habían sido capturados 4 buques más caps.: *Zabala, Alcatena, Zobarán* y *Pequeño*
25/04/1827	DMC (Barcelona)	*Almas*	"Pintado de negro con unas rayas rojas, es largo y alteroso de mucha guinda, bauprés alto dado de negro como los palos y ha armado un falucho".
05/05/1827	POV (DM)	*Andrea*	La tripulación fue conducida a Gibraltar por otro bergantín, el buque fue remitido a Puerto Cabello
18/06/1827	DMC	*S.José y Virgen del Rosario*	Les robaron dos tercios de la carga (bacalao y manteca) y puestos en libertad dos días después al entregar u pagaré por 6000 rs. vn. A cobrar en Gibraltar
27/06/1827	DMC	*Safó*	De la tripulación y oficialidad del corsario dice que son indisciplinadas
07/07/1827	DMC (Gibraltar)	*Vigilante Africano*	Izó hasta tres banderas: inglesa, Buenos Aires y la de Colombia
23/07/1827	POV (DM)	*NªSª del Carmen*	Del comandante corsario se dice que fue de la carrera de Cádiz a América, la tripulación corsaria es mayoritariamente española, despojaron al

			místico de todo su cargamento
02/08/1827	DMC (L.Ll.)	*Esperanza*	Llevado a Cartagena de Indias
01/09/1827	DMC (L.Ll.)	*El Intrépido*	Llevado a Cartagena de Indias
09/09/1827	DMC (L.Ll.)	*Gloria Deo*	La fecha es aproximada
09/09/1827	DMC (L.Ll.)	*Telemaque*	La fecha es aproximada
28/09/1827	DMC (Gibraltar)	*Virgen del Carmen*	Esta goleta corsaria era la anterior *Carabobo*. El laud entró averiado en Gibraltar
26/10/1827	DMC	*San Juan*	Rescatados los tripulantes después de ser abandonados por el corsario a bordo de la lancha
27/10/1827	DMC	*Neptune*	Reconocidos por el corsario, que le infromó tener hechas tres presas
31/12/1827	DMC	*NªSª del Carmen y Magadalena*	Permanecieron a bordo 5 días, embsarcados en un bergantín que los trajo a puerto. El queche fue marinado hasta Costa Firme
07/01/1828	POV (DM)		Los prisioneros llegan a Cádiz a bordo de un bergantín español
27/02/1828	DMC (L.Ll.)	*Jorge Evert*	Robadas algunas provisones (la fecha es la de su llegada a puerto)
08/04/1828	DMC (L.Ll.)	*Simbury*	Tenía pintada de amarillo la obra muerta. Se llevaron a bordo al capitán y al carpintero, detenidos durante casi siete horas, robaron velas, jarcia, provisiones y parte de la carga, el reloj del capitán y ropas de la tripulación
25/04/1828	DMC (L.Ll.)	*Ann*	Abordados por un bote, les robaron víveres, ropa, cerveza, jabón y el reloj y dinero del capitán
25/04/1828	DMC (L.Ll.)	*Blanquito*	Llevado a Veracruz
26/04/1828	DMC (L.Ll.)	*Susanna Maria*	Robada parte de la carga y provisiones (aportamos como fecha de us captura la de su llegada a puerto por desconocer cuándo tuvo lugar el ataque)
05/05/1828	DMC	*NªSª de Covadonga*	Robados los vívres y parte del cargamento de

			pescado. Embarcaron a los tripulantes del *Nª Sª del Carmen* y *Magdalena*
15/05/1828	DMC (L.Ll.)	*Eulalie*	Perseguido durante algunas horas
18/06/1828	DMC	*Coradino*	Abandonados en la isla de San Miguel, en las Azores, de allí llegaron a Lisboa y desde allí llegaron a bordo de un falucho tres de sus tripulantes
29/08/1828	DMC (Carta de Lisboa)	*Pensamiento feliz*	Saqueado
31/08/1828	DMC (Carta de La Habana)	*Conchita*	Remitida la goleta a la Tortuga, buen trato por parte del capitán pero pésimo por parte dela tripulación, compuesta por "la gente más infame que se puede imaginar"
31/08/1828	DMC (L.Ll.)	*Juno*	Robada parte de su carga
01/09/1828	DMC (Carta de Lisboa)	*Liberal*	Reconocida sin causar daños; avistó otro corsario a 10 leguas del mismo cabo, informó que había otros cinco haciendo depredaciones en las aguas de las Azores
06/09/1828	DMC (Carta de Lisboa)	*NªSª del Carmen*	Robada hasta la ropa de los pasajeros
01/10/1828	POV (DM)		Los 34 tripulantes llegaron a Cádiz en una fragata francesa
01/10/1828	DMC	*Triunfo americano*	Sostuvieron un combate de 35 minutos, apresada la fragata la tripulación y pasajeros embarcados en una fragata francesa
01/10/1828	DMC (Carta de Barcelona)	*Santa Marta*	Rescató su barco por 10.000 rs. embarcó además a las tripulaciones de otros tres buques de Mahón, Villajoyosa y Tarragona hundidos por el corsario
07/10/1828	DMC (Carta de Barcelona)	*San Antonio*	Dos gavias y pintada de negro
22/11/1828	DMC (L.Ll.)	*Forester*	La fecha corresponde a su entrada en puerto. Los corsarios le informaron que llevaban hechas varias presas: 1 berg. de guerra portugués y 6 mercantes, de ellos varios brasileños

16/01/1829	DMC (L.Ll.)	*Fortunata*	Fecha de la captura la de entrada en puerto; conducida a Buenos Aires
24/02/1829	DMC (L.Ll.)	*Welcome*	Robo de algunas provisiones, relojes y otros efectos
22/03/1829	DMC (L.Ll.)	*Attentive*	Asesinada la tripulación excepto el segudo piloto, hundio el buque
11/04/1829	DMC (carta de Gibraltar)	*Admiral Bembow*	Decían ser una escampavía de una fragata francesa. Causaron tres muertos en el buque inglés, robaron libros de navegación, la bandera roja inglesa, cartas, la aguja de marear y ropas. Se dirigierona Cabo Verde

Tabla X: Tipos de buques capturados

TIPO DE BUQUE	CANTIDAD
Bergantines	82
Queches / quechemarines	38
Fragatas	27
Goletas	26
Polacras	18
Místicos	14
Bombardas	13
Bergantines-goletas	10
Pataches	7
Barcas	7
Diates	7
Jabeques	6
Laúdes	6
Lugres	3
Faluchos	3
Bergantines-polacras	2
Corbetas	2
Barcas pescadoras	1
Jabeques-goletas	1
Londros	1
Tartanas	1
Velacheros	1
Navíos	1
Chalupas	1
No identificados	25

Tabla XI: cuantificación por tonelaje de los buques capturados

Tonelaje del buque	**Cantidad**
Grande	59
Medio	176
Pequeño	52
No identificado	25
Total	303

Tabla XII: Puertos de destino de los buques capturados

PUERTO DE DESTINO	**NÚMERO DE BUQUES**
Cádiz	120
Barcelona	19
Santander	11
La Coruña	9
La Habana	7
Lisboa	7
Sevilla	6
Málaga	6
Gibraltar	4
Gijón	4
Tenerife	4
Bilbao	3
Salou	3
Veracruz	3
Marsella	3
Vigo	3
Cartagena	2
Génova	2
Ferrol	2
Vivero	2
Almería	2
San Sebastián	2
Puerto Príncipe	2
Río de Janeiro	2
Lanzarote	1
Vilanova	1
Villagarcía	1
Antigua	1
Jersey	1
El Carril	1
Manila	1
Lage	1
Guernesey	1
La Higuerita	1
Oporto	1
La Guayra	1
Adra	1
Santo Tomé	1
Surinam	1
Liverpool	1
Montevideo	1
Texel	1
Santoña	1
Mahón	1
Castropol	1
Lanchove	1
Alicante	1
Santa Lucía	1
Cowes	1
Madeira	1
Matanzas	1
No especificado	48
Total	**303**

Tabla XIII. Puertos de origen de los buques capturados

PUERTOS DE PROCEDENCIA	NÚMERO DE BUQUES
Cádiz	39
La Habana	33
Barcelona	15
La Guayra	13
Málaga	11
Santander	11
Puerto Rico	7
El Carril	7
Villagarcía	7
Vigo	6
Tenerife	6
Bayona	5
Santoña	5
Tarragona	5
Río de Janeiro	4
Lisboa	4
Bilbao	3
Gibraltar	3
Huelva	3
Torrevieja	3
Pernambuco	2
Marín	2
La Coruña	2
Oporto	2
Alicante	2
Almería	2
Mahón	2
Luarca	2
Ribadeo	2
Sevilla	2
El Vendrell	2
El Havre	2
Isla Mauricio	2
Cumaná	1
Santiago de Cuba	1
Trinidad	1
El Callao	1
Bahía	1
Veracruz	1
Nueva York	1
San Thomas	1
Burdeos	1
Pontevedra	1
Santa Eugenia	1
San Petersburgo	1
Sanxenxo	1
Muros	1
Liverpool	1
Londres	1
Cartagena	1
Sanlúcar	1
Lanzarote	1
Deyden	1
Salou	1
Amberes	1
Gijón	1
Figueras	1
Marsella	1
Palma	1
Moguer	1
Camariñas	1
San Martín de Arenas	1
Pasajes	1
Vinaroz	1
Ibiza	1
Pará	1
Hamburgo	1
Terranova	1
Garachico	1
Gáldar	1
Amsterdam	1
Whitehaven	1
Aux Cayes	1
Setúbal	1
Tavira	1
Valparaíso	1
Fayal	1
Matanzas	1
No especificado	42
Total	**303**

GLOSARIO MARÍTIMO

- Arboladura: el conjunto de palos, vergas y masteleros de un buque de vela.
- Abacá: árbol originario de las islas Filipinas del que se extrae la fibra del mismo nombre con que se fabrica jarcia. Antes de la aparición de las fibras artificiales, el material fabricado con tal fibra, fue muy apreciado, por no hincharse ni endurecerse al contacto con el agua y ser muy ligero.
- Aferrar: recoger y unir una vela a su verga por medio de los tomadores, de manera que no reciban viento ni que éste pueda desplegarlas o largarlas.
- Ala: pequeña vela trapezoidal que se aplicaba al extremo barlovento de la verga de las grandes velas, o ambos extremos de las mismas, cuando el viento era flojo de popa para aumentar la velocidad de la nave.
- Ampolleta: sinónimo de reloj de arena, de los que había de media hora, minuto, medio minuto y quince segundos de duración.
- Balandra: denominada también por los anglosajones como cutter o más comúnmente cúter. Era una embarcación de cubierta corrida, con un palo, vela mayor, cangreja, escandalosa y dos o más foques. Empleada generalmente como embarcación de pesca o para uso de los prácticos de puerto.
- Bao: pieza de madera o metálica que remata los extremos altos de las cuadernas; sirven para reforzar la construcción del buque, sobre ellos descansa la cubierta.
- Barca: velero de tres o más palos, todos los cuales, menos el mesana tiene velas de cruz, consta de palo macho y dos masteleros con velas cuadras y el mesana siempre

provisto de botavara y vela cangreja. En España es más común la denominación corbeta.

- Barlovento: la parte o dirección de donde viene el viento con respecto a un buque objeto o lugar.
- Batayola: una especie de barandilla que recorría, al igual que la borda, el perímetro del buque; al estar hueca en los navíos se colocaban durante el día los coyes de la marinería.
- Bauprés: palo de los veleros que, muy inclinado hacia delante, sale de la proa siguiendo la misma dirección del eje longitudinal del buque.
- Bergantín: velero de dos palos (trinquete y mayor), compuesto cada uno de palo macho y dos masteleros, aparejando velas cuadras en ambos. Al igual que las fragatas, los bergantines se aprovecharon de la adopción de los estayes que se añadían a la dotación normal del aparejo. Solían desplazar entre 90 y 150 toneladas.
- Bergantín-goleta: es un velero de dos o más palos cuyo trinquete es de bergantín y los demás palos son de goleta; a partir de aquí las variaciones son múltiples: bergantín-goleta de dos gavias, bergantín-goleta de tres palos, bergantín-polacra o, incluso, bergantín de palo triple.
- Bombarda: embarcación de vela de dos palos, armada con dos morteros a proa, que se empleaba para bombardear una plaza. En la marina mercante se denominaba así a una embarcación de dos palos, siendo el de trinquete sin cofa, ambos palos muy a popa, de aparejo de cruz, con una cangreja y dos foques.
- Borda: el canto superior de un buque.

- Botalón: palo que, como mastelero del bauprés y haciéndose firme en éste, sale hacia delante y sirve para largar los foques. También se llama así al palo pequeño que, saliendo a banda y banda de las vergas y asegurado en las mismas, sirve de tal a las pequeñas velas llamadas alas y arrastraderas.
- Botavara: percha guarnida al mástil por un extremo, a la que se enverga el pujamen de una vela.
- Bracear: halar de las brazas de una u otra banda, a fin de poner las velas en la dirección adecuada para orientarlas al viento según el ángulo que convenga.
- Cabullería: conjunto cualquiera de cabos y, por consiguiente, el total de los de un barco.
- Candelero: toda barra de madera o metálica fija verticalmente que sirve para formar barandillas.
- Cangreja: nombre que se da a toda vela de contorno trapezoidal que se larga en cangreja, es decir, que su pujamen va envergado a la botavara, su caída de proa en el palo y el grátil en el pico.
- Capa: (ponerse a la...) disponer en los veleros el aparejo de manera que pueda aguantarse todo lo posible en el punto en que se halla, sin perder el adelanto conseguido cuando se encuentre con viento muy duro y contrario a la derrota que debe seguir.
- Carena: reparación que se efectúa en las partes bajas u obra viva de un buque en dique, carenero o varadero, tumbándolo.
- Carronada: pieza de artillería corta, sobre cureña sin ruedas que se usaba en los navíos y fragatas.

- Chalupa: una embarcación con cubierta y dos palos al modo de una goleta, aunque también se puede denominar así a una lancha pesquera propia del Cantábrico. Chalupas eran también ciertas embarcaciones pesadas que se usaban en los arenales y algunas otras empleadas por las marinas de guerra para vigilancia costera.
- Cofa: meseta de madera situada en lo alto de los palos sobre las crucetas y baos puestos con dicho fin, sirven para facilitar la maniobra de las velas. Cada cofa toma el nombre del palo al que pertenece.
- Colisa: cureña de cañón montada sobre plataforma giratoria. Por extensión todo cañón giratorio.
- Compás: esta es la palabra que más corrientemente se emplea a bordo para designar con ella la "brújula", "aguja náutica" o "rosa de los vientos", a pesar de que este último nombre únicamente debe ser aplicado al círculo de papel especial en el que van grabados los treinta y dos rumbos de la misma. el compás se compone de la aguja imantada descansado sobre el pivote y que por la influencia del magnetismo terrestre señala siempre en dirección norte-sur magnética de la tierra.
- Consignatario: el representante del armador en un puerto [el de destino en este caso] y que, con la retribución de un tanto por ciento sobre el flete y otras remuneraciones, gestiona la carga y descarga y despacha la documentación oficial y todo cuanto referente al buque necesite el capitán.
- Contramaestre: es el hombre de mar experimentado y con ciertas dotes de mando, jefe de la marinería, entre la que distribuye el trabajo que previamente le ha ordenado el primer oficial. Es el encargado de poner en conocimiento del primer oficial todo el estado del material de cubierta y los pequeños acontecimientos de la vida diaria a

bordo. Tal cargo tenía en los veleros mucha importancia, pues el contramaestre -entonces denominado "nostramo"- era, por encima del piloto, el verdadero hombre de confianza del capitán.

- Corbeta: velero de tres palos, de los cuales cruza el trinquete y el mayor, mientras que en el mesana iza una cangreja. es sinónimo de bricbarca (o, simplemente, barca). este tipo de buque sufrió una gran transformación a mediados del xviii pasando de dos palos de aparejo de velas cuadras a un prototipo de dimensiones medianas con tres palos, el de popa y mesana aparejados con una vela latina y más tarde con una cangreja áurica y una vela cuadrada, alcanzando un gran grado de perfección a principios del ochocientos en la marina mercante estadounidense. Velocidad, tonelaje entre las 100 y 175 toneladas y facilidad de adquisición el mercado de segunda mano norteamericano eran los ingredientes apropiados para su ingreso en el comercio colonial[835].
- Coy: la hamaca de lona que servía de cama a los tripulantes que carecían de litera, es decir, a la casi totalidad excepción hecha del capitán y la oficialidad.
- Diate: buque portugués de dos palos con velas cangrejas que se empleaba en el tráfico de cabotaje.
- Dorna: embarcación gallega de fondo plano, empleada principalmente en el transporte entre playas de una misma ría
- Empavesada: entablado que se formaba desde la batayola hasta unos barrotes que se clavaban en la regala.
- Entena: verga en la que se izaban las velas en los buques latinos.
- Escandalosa: vela triangular o trapezoidal que se larga sobre las cangrejas.

- Espeque: grueso barrote de un metro aproximadamente de longitud que se emplea para hacer palanca cuando hay que mover objetos pesados.
- Facha: (ponerse en...) a bordo de los veleros, consiste en orientar el aparejo de tal forma que unas velas estén braceadas contra las otras de modo que el viento incida en las primeras por la cara de proa y en las restantes por la de popa, para que el centro de gravedad esté entre unas y otras y de esta manera el buque quede inmóvil.
- Falucho: una embarcación menor, de un solo palo inclinado hacia proa, de vela latina. Los mayores estaban destinados al cabotaje (también conocidos como "barca de mitjana"); los de pesca eran de menor tonelaje. Llegaron a existir faluchos de guerra que hacían las funciones de guardacostas.
- Flechera: embarcación cubierta, de mucha eslora, afilada, con vela latina y además con veinticuatro o treinta remos, empleada en algunos ríos de la América meridional, en especial en el Orinoco.
- Flete: precio estipulado por el alquiler de una nave o de una parte de ella.
- Foque: nombre genérico que se da a todas las velas triangulares de cuchillo que se largan a proa del trinquete.
- Fragata: buque de vela de tres o más palos machos (trinquete, mayor y mesana) con masteleros y velas de cruz en todos ellos, si bien, entre finales del xviii y principios del xix presentó como novedad el empleo de los estayes (velas triangulares derivadas de las latinas), que se colocaban entre todos los palos, que servían para asegurar la estabilidad de los mástiles en el sentido longitudinal del casco, de proa a popa; además conferían a la fragata una maniobrabilidad y una velocidad en la ejecución de las viradas no alcanzadas antes, además de la capacidad de navegar ciñendo, es decir,

[835] Alfonso Mola, M.: "La Flota Colonial...", pg. : 49.

contra el viento. Hasta el último tercio del xix fue el velero de mayor porte, ya que su aparejo, por el número de tripulantes que necesita y la complejidad de su maniobra, solamente es propio de cascos grandes. En la marina de guerra a vela, las fragatas tenían igual aparejo que los navíos, pero eran de menor porte y nunca montaron más de sesenta cañones.

- Forro: antiguamente, el conjunto de tablones con que se cubría el esqueleto de un buque interior y exteriormente. También se denomina así a las planchas de cobre con que se cubría la obra viva de muchos buques de casco de madera.
- Garlito: especie de nasa, a modo de buitrón, que tiene en lo más estrecho una red dispuesta de tal forma que, entrando el pez por la malla, no puede salir.
- Gavia: en general se aplica este nombre a toda vela que se larga en el primer mastelero a continuación del palo macho, aunque principalmente se asigne dicho nombre a la del mastelero mayor.
- Goleta: velero de dos o tres palos con velas cangrejas, si bien algunas llevaban en el trinquete y mayor vergas para juanetes y gavias, en ese caso se las denominaba “goleta de gavias” (la cual hemos visto citada con mucha frecuencia en las descripciones de los barcos corsarios insurgentes). Una de sus principales características era la de poseer un casco de líneas más finas que las de otros veleros semejantes.
- Jabeque: embarcación de origen árabe con unas características tan marineras que facultaron su supervivencia durante siglos desde la Edad Media. Era la originaria embarcación empleada por los piratas y corsarios berberiscos, es la embarcación elegida por Barceló para crear una flota destinada para el combate a estos mismos corsarios. Algunos de estos jabeques llegaron a montar hasta treinta y dos cañones

como el tristemente famoso *Gamo* capturado el 6 de mayo de 1801 por Thomas Cochrane al mando de la *Speedy*[836]. También fue empleado por la marina mercante como embarcación de cabotaje, su casco era fino y alargado, con tres palos: el trinquete caído hacia proa, el mayor casi en candela y el mesana en cangreja.

- Jarcia: el conjunto de todos los cabos y cuerdas que sirven para sostener la arboladura y maniobrar las velas.
- Juanete: nombre del mastelero, verga y vela que van inmediatamente sobre las gavias.
- Lancha: era la embarcación auxiliar más robusta y de mayor capacidad que llevaban a bordo los navíos y fragatas y los veleros de cierto tonelaje. Era también un bote de tráfico en el interior de los puertos. De igual manera se denominaba a ciertas embarcaciones pesqueras a vela o a remo.
- Latina: llamamos así a la vela de forma triangular, envergadas en entenas, la forma más parecida a la aleta de un tiburón.
- Laúd: muy parecido en su forma al falucho aunque de menor tonelaje y sin foque ni mesana. Era la embarcación típica de pesca del Mediterráneo.
- Londro: embarcación latina a remo y vela, propia de la Baja Edad Media pero cuya construcción perduró hasta mediados del XIX. Desde el siglo XVII se le incorporó cubierta, una empavesada con varias portas, llegaron a ser tripuladas hasta por cincuenta hombres.
- Lugre: velero de poco tonelaje, de tres palos y de mayor calado a popa que a proa.
- Mascarón: escultura de madera que va en lo alto del tajamar, bajo el bauprés. Su origen es tan antiguo como el de la propia navegación, y en su desarrollo, estilo y

[836] Harvey, R.: *Thomas Cochrane (1775-1860): Libertador de Chile, Brasil y Grecia*. Edhasa, Barcelona, 2002, pg.: 79-82

motivos hubo cambios y modas, según las épocas. Las figuras tenían mucho que ver con el nombre del buque y los gustos y aficiones del armador que lo había mandado construir.

- Mastelero: cada uno de los palos menores que va verticalmente a continuación del palo macho o principal en gran parte de los buques de velas cuadras o redondas y sirven para sostener las vergas y velas de gavias, juanetes y sobres, de las que toman sus nombres.
- Mayor: nombre que se da a la vela del palo mayor o principal.
- Mesana: en los buques de tres o más palos se denominaba así al último de ellos comenzando a contar desde la proa.
- Místico: una embarcación que, aunque propia del Mediterráneo, se usó en la travesía de América. De dos o tres palos, con un aparejo parecido al latino, si bien con sus palos mayor y trinquete inclinados hacia popa, tenían además bauprés con botalón de foque; la mesana igual a la de los jabeques y faluchos, concretando podríamos afirmar que se trataba de un compuesto del latino y del quechemarín.
- Navío: antiguamente se asignaba esta denominación a cualquier embarcación, posteriormente se denominó así exclusivamente a las de un porte superior a las quinientas toneladas, especialmente las de guerra. Desde el XVIII designaba tal denominación a los buques que montaban un mínimo de sesenta cañones.
- Obra viva: la parte del casco que va bajo el agua.
- Obra muerta: la parte del casco que emerge del agua.
- Orzar: dar al timón la posición necesaria para que el buque gire disminuyendo el ángulo que su quilla forma con la dirección del viento.

- Palamenta: el conjunto de remos de la embarcación así propulsada.
- Palo: cada uno de los que, de dimensiones proporcionadas, se colocan en una embarcación en el plano vertical que pasa por su quilla. De proa a popa (de adelante hacia atrás) son: bauprés, trinquete, mayor y mesana. En los veleros de gran porte, hasta la introducción de la construcción a partir de tubo de plancha metálica, muchas veces no era posible utilizar palos machos de una sola pieza.
- Patache: velero de cabotaje propio del Norte de España; con dos palos sin cofas ni crucetas, aparejado de goleta y el trinquete de polacra aunque sin juanete. Se denominaba también así a todo velero de poco tonelaje que navegaba por el Cantábrico. Era u sinónimo de buque viejo, miserable y de escaso tonelaje.
- Plancha: especie de puente levadizo construido con uno o varios tablones o listones y tiras de madera con los candeleros y guardamancebos correspondientes, que se pone desde a bordo hasta el muelle para que embarquen y desembarquen las personas. También se denomina así a los tablones que, pendientes en el costado del buque durante las estancias en puerto, sirven de apoyo a los marineros para que éstos piquen y pinten por su lado exterior las parte del casco que se halle fuera del agua.
- Polacra: embarcación de cruz de mediano tonelaje, con dos palos sin cofas ni crucetas y con velamen semejante a los bergantines redondos, aunque con la ventaja sobre éstos de que arriando las velas superiores, quedan al socaire de las inferiores, aferrándose con facilidad.
- Popa: parte posterior de la nave donde está el timón, antiguamente era la parte más alta de la misma, la cámara y camarotes.

- Porta: era cualquiera de las aberturas o ventanas cuadradas o rectangulares que se abrían en los costados de los buques para dar luz o ventilación al interior o para el manejo y servicio de la artillería. Llamamos portería al conjunto de estas portas de uno u otro costado (babor o estribor).
- Proa: parte delantera de los buques.
- Queche: embarcación holandesa de líneas iguales a proa y popa, empleada en el cabotaje, con un palo casi en el centro para largar mayor, gavia y juanete, diversos foques a proa y una mesana con cangreja.
- Quechemarín: embarcación de uso muy corriente en las costas gallegas y bretonas, de poco tonelaje, de dos palos con vela al tercio en el trinquete, botalón con algunos foques y una cangreja a popa.
- Quilla: gran pieza de madera recta o de metal sobre la que se asienta toda la construcción del armazón del buque.
- Regala: tabloncillo o ángulo metálico que se fijaba a lo largo de la parte superior de la obra muerta.
- Roda: pieza gruesa y curva que forma la proa de la nave.
- Sobordo: documento en el que constan todas las partidas que constituyen el cargamento de un buque y la suma que su respectivo embarcador o receptor ha pagado por flete.
- Sobrecargo: un cargo a bordo cuya función sería la de administrador de los embarques y desembarques de carga y pasaje.

- Sumaca: o zumaca; embarcación muy plana y de deficiente construcción usada en el cabotaje del Brasil y en el río de la Plata. Arbolaba dos palos, yendo el de proa a trinquete aparejado de polacra, y el mayor, de goleta sin gavia.
- Tajamar: tablón grueso compuesto de varias piezas que se adaptaba a la roda y en cuya parte superior se adaptaba el mascarón.
- Tartana: embarcación latina que llevaba un botalón para los foques, un palo perpendicular a la quilla en el centro de la eslora y a popa una mesanilla en la que se largaba una pequeña vela: Hasta las primeras décadas del siglo XX fue uno de los aparejos más usados en la navegación de cabotaje del Sur y el Levante españoles.
- Trinquete: palo que, en las embarcaciones que tienen más de uno, se arbola más cerca de la proa.
- Velachero: se llamaba así a ciertos veleros de cabotaje de dos palos, el de proa con aparejo de polacra y el mayor en el centro, con vela latina, y en la popa un baticulo.
- Verga: percha labrada a medida en la que se enverga una vela y que se sujeta y cuelga de cualquiera de los palos y masteleros, tomando el nombre de éste o de la vela misma.

RELACIÓN DE BUQUES CORSARIOS

Bandera de Buenos Aires

Alerta, gol. ,1818

Almeyda, gol., 1818

Amistad, bal., 1813

Argentino, berg., 1819

Atrevido, gol., 1816

Atrevido del Sur, gol., 1817

Aventurero, berg., 18120

Buenos Aires, gol., 1818

Calipso, berg., 1818

Carlota, frag., 1820

Carmen, (a.) El Andaluz, gol., 1816

Cívico, berg., 1816

Clifton, barca, 1816

Confederation, berg., 1820

Congreso, gol., 1815

Constancia, berg., 1816

Constitución, berg., 1816

Cotagaita, gol., 1815

Independencia del Sur, berg., 1815

Invencible, berg., 1815

Juancito, berg., 1819

Julia De Forest, gol., 1818

La Argentina, frag., 1817

La Candelaria, frag., 1816

Leticia (a.) El Tucumán, pol., 1817

Louisa Carreras, gol., 1818

Luisa, 1817

Creole, berg.-gol., 1818

Criollo de Buenos Aires, gol., 1815

El Intrépido, berg., 1817

El Mismo de Buenos Aires, gol., 1815

El Valiente Emocoví del Sur, jab., 1818

Emilia, berg., 1819

Esperanza, gol., 1813

Estrella del Sur, berg., 1816

Fortunata, bal., 1813

General Belgrano, berg., 1819

General Rondeau, berg., 1819

General San Martín, gol., 1817

General San Martín, berg., 1817

Gobernadora, frag., 1816

Goleta de Celone, 1813

Halcón, corb., 1815

Hércules, frag., 1815

Heroína, frag., 1820

Hope, gol., 1813

Impressor, berg., 1818

Independencia (a.) Invencible o Valiente, gol., 1816

República o Republicano, berg., 1817

Río de la Plata, berg., 1815

Río de la Plata, berg., 1817

San Antonio, gol., 1816

Santafecino (a.) Altavela, gol., 1815

Santa Rosa de Chacabuco, frag., 1816

Santísima Trinidad, berg., 1815

Siripo (o Argentina), gol., 1817

Teodora, gol., 1819

Tucumán, gol., 1817

Macedonia, berg., 1817

Tupac Amaru, berg., 1816

Maipú, berg., 1818

Mangoré, gol., 1816

Mendocino, gol., 1816

Morgiana, berg., 1817

Nª Sª del Carmen (a.) Independencia, gol., 1812

Oriental (a.) Serpent, berg., 1817

Paraná, berg., 1819

Patagona, corb., 1819

Patriota, berg., 1815

Porpoise, gol., 1817Primero (o Palomo), berg., 1814

Potosí, gol., 1817

Providence, gol., 1819

Pueyrredón (o General Pueyrredón), berg.-gol., 1817

Unión, gol., 1813

Unión del Sur, corb., 1817

Vengador Americano, frag., 1818

Vengador Argentino, gol., 1814

Vengadora, corb., 1819

Veinticinco de Mayo, corb., 1815

Vigilancia, frag., 1818

Zephyr o Céfiro, corb., 1815

Bandera de Artigas

Argentino, goleta, 1820

Arrogante, bergantín, 1820

Artigas, 1817

Atrevido, goleta, 1818

Aurelius, bergantín, 1818

Banda Oriental, goleta, 1816

Bolívar, bergantín, 1816

Buen Oriental, goleta, 1816

Catón, bergantín, 1819

Congreso, goleta, 1819

Congreso de Venezuela, bergantín, 1817

Constancia, goleta, 1818

Federación, goleta, 1817

Fortuna (o Patriota), bergantín, 1817

Furioso, bergantín, 1818

General Artigas, bergantín, 1818

General Rivera (o Washington), bergantín, s.f.

Gran Guaycurú, bergantín, 1819

Hervidero, bergantín, 1821

Hope (Esperanza), bergantín, 1820

Independencia, bergantín, 1821

Industria, balandra, 1815

Invencible, goleta, 1817

Irresistible (o Vicuña, o Maipú), bergantín, 1818

La Fortuna, bergantín, 1817

Lady Artigas, goleta, 1820

Leona Oriental, goleta, 1821

Ligero, bergantín, 1819

Nueva Republicana, bergantín, 1819

Oriental Invencible, goleta, 1820

Perla Oriental, goleta, 1819

República Oriental, goleta, 1816

Sabeyro, falucho, 1820

Tigre Oriental, bergantín, 1820

Valiente, corbeta, 1820

Federación Argentino-Chilena

(Escuadra de Luis Aury)

América Libre, bergantín, 1819

Amonon, bergantín, 1819

Atrevido, goleta, 1819

Belona, bergantín, 1817

Cazadora, goleta, 1817

Congreso, bergantín, 1817

Corregidor, falucho, 1817

Creole, goleta, 1819

Diana (o La Diana), goleta, 1819

Empresa (o La Emperatriz), goleta, 1820

Diana, falucho, 1820

El Turco, goleta, 1820

General Aury, bergantín, 1820

Isabella, goleta, 1819

Indiana, goleta, 1817

La Guerrera, goleta, 1819

Mars (Maryo o Marzo), bergantín, 1817

Valiant (Valiente), bergantín, 1819

Victoria, goleta, 1821

Corsarios chilenos

Cachucho, bergantín, s.a.

Chileno, bergantín, 1817

Congeso, bergantín, 1818

Fortuna, falucho, 1817

Fortuna, goleta, 1817

Maipú Lanzafuego, bergantín, 1818

Minerva, fragata, 1817

Nuestra Señora del Carmen, goleta, 1818

Rosa de los Andes, corbeta, 1818

Salvaje, bergantín, s.a.

Santiago Bueras, bergantín, 1817

CAPITANES CORSARIOS

En este apartado hacemos un breve repaso a algunos aspectos biográficos de los capitanes de corsarios que actuaron en aguas peninsulares. La disparidad de las fuentes de procedencia de estos datos no permite que la información sea igual de completa para todos. Algunos de ellos, como Almeyda, Stafford, Chaytor o Taylor, poseen un currículo bien completo y detallado, en parte gracias a los autores que se han dedicado a su estudio, pero la mayor abundancia de datos sobre sus vidas y acciones se debe, sobre todo a los documentos y prensa coetáneos que informaban acerca de ellos.

No pretendemos ser exhaustivos, nuestra intención en este sentido es bastante simple: mostrar un sucinto perfil de los capitanes que durante más de una decena de años mantuvieron en jaque al gobierno y a las fuerzas de la Real Armada de España.

José Joaquín Almeyda: ya hemos hablado por extenso de este marino de las Azores, nacionalizado norteamericano y corsario bajo las banderas de Buenos Aires, Artigas y Venezuela. Almeyda, uno de los principales y más exitosos capitanes corsarios; se convirtió

en un personaje a caballo entre lo real y lo literario; el *"...rudo y alegre lobo de mar"*, como lo definiera John Quincy Adams[837], fue capitán de varias embarcaciones corsarias. En julio de 1816 ya apareció en el cabo de San Vicente comandando la goleta *Congreso,* al frente de la cual permanecería tres años.

En 1821, y comandando la goleta *Patriota,* al servicio de Artigas apareció en Sanlúcar, entre una fecha y la otra, en 1818 realizó diversas capturas en el área de los cabos con la corbeta *Luisa Cárceras.*

Los recuerdos de Alonso de los que ya hablamos en el epígrafe titulado *Capitanes intrépidos* mostraban a un Almeyda con apariencia de héroe romántico, alejado de la realidad de un hombre que, llevado por el rencor, había puesto sus conocimientos, su buque y sus armas al servicio de la causa independentista. Era la venganza de este capitán por las vejaciones sufridas durante su detención en Cartagena de Indias en 1815, por contrabando; fue encarcelado y, al parecer, torturado.

Como otros capitanes corsarios, Almeyda había adquirido su formación como corsario en la guerra contra Inglaterra de 1812, por una carta publicada en el *Diario Mercantil de Cádiz*, tenemos la seguridad de su participación, por otra parte, bastante exitosa en dicho conflicto; en la cámara de su buque, decorándola *"... hay un cuadro que representa la goleta americana Kempt apresando seis buques ingleses..."*[838]. De su éxito como corsario da buena cuenta el hecho de que llegó a existir una goleta dedicada a tal fin nominada Almeyda, comandada por Jorge Wilson.

[837] Beraza, A.: *Los corsarios de Artigas*, Montevideo, 1949, pg.: 142.
[838] BPC, DMC 8/XII/1818

James (Diego) Barnes: ciudadano de Baltimore, comandante de la goleta de Baltimore *Mangoré*, rebautizada desde 6 de noviembre de 1817 como *Pueyrredón* (o *General Pueyrredón*) y ya en 1820 fue de nuevo rebautizada como *Tigre Oriental*. El capitán Barnes alcanzó el grado de teniente coronel de la Armada de Buenos Aires. La goleta de su comando había sido construida en Baltimore en 1812, era del tipo conocido como "clipper de Baltimore"; su nombre original era *Swift*; zarpó de ese puerto el 15 de junio de 1816, su primer crucero se desarrolló en el área más próxima al Caribe y las presas eran remitidas a Puerto Príncipe, donde, sin saberlo Barnes, eran requisadas por el presidente Petion.

Regresó a Baltimore y zarpó para un segundo crucero el 28 de marzo de 1817. Hacia mediados de abril de ese año se hace patente su presencia en las aguas próximas al puerto de Cádiz, ésta se hace más notoria cuando en junio, con la colaboración del *Independencia del Sur* del capitán Chaytor, logran la captura del navío de la Real Compañía de Filipinas *Nª Sª de la Esperanza (a.) El Buen Suceso*; puso proa y arribó a Buenos Aires en septiembre de 1817. El armador del buque, Juan Higinbothom solicitó entonces el cambio de nombre del buque que, desde el 20 de noviembre de 1817, pasó a denominarse *Pueyrredón* o *General Pueyrredón*, además, las autoridades de Buenos Aires decidieron conceder el grado de teniente coronel de la Armada a Barnes[839].

Zarpó para un crucero nada afortunado en diciembre de 1817, tras haber hecho tan sólo una decidió navegar hacia Baltimore, de ese puerto hubo de salir presuroso, en mayo de 1818, debido a una amenaza de embargo provocada por la denuncia del cónsul español en dicha ciudad. Aprovechando su salida ayudó a un corsario chileno detenido en Baltimore a escapar[840].

---

839 Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.*, pg.: 223.
840 Ibíd., pg.: 241.

En este crucero Barnes ya navegaba con doble patente, la de Buenos Aires y la de Artigas, esta circunstancia se mantuvo hasta 1820, momento en el que, caducado el documento bonaerense, navegó empleando sólo la autorización oriental. Ese fue el momento en que el buque fue rebautizado una vez más, siendo conocido ahora como *Tigre Oriental*; con esa denominación y patente navegó hasta finales de 1821. a partir de entonces, como hicieran otros capitanes, pasó a servir como corsario bajo pabellón venezolano[841].

Elichu Brown: o Elisha Brown, sustituyó temporalmente a Apleton Meech en el mando del *Constitución* por indisposición del mismo. Este relevo se produjo en torno a la primavera de 1819.

John Brown: capitán de la corbeta *Unión del Sur* durante su segundo y tercer cruceros, el primero de los cuales, en sus inicios, se desarrolló en el Caribe, para encaminarse a continuación al golfo de Cádiz, este primer crucero se desarrolló entre febrero y octubre de 1818. El tercer crucero, desarrollado entre las Canarias y Cádiz, tuvo lugar entre los meses de enero y mayo de 1819, concluyendo, de manera no aclarada, en Gibraltar.

Clemente Cathel: capitán de la fragata corsaria *Unión*, procedente de Baltimore, la cual se convertiría a su llegada a Buenos Aires en la corb*eta Unión del Sur*. Cathell procedía, como su buque, del estado de Maryland. Fue retirado del mando de la corbeta corsaria por haber abordado y atacado a un neutral.

[841] Beraza, *op. cit.*, pg.: 238.

John Chase: comandante de la goleta *Potosí*, en palabras de los autores de *El corso rioplatense*, se trataba de un "*verdadero clipper de Baltimore*"[842]. Este buque tripiulado por 114 hombres y artillada con 7 piezas, zarpó de la bahía de Chesapeake en septiembre de 1816, encubriendo la realidad de sus intenciones. El 16 de dicho mes, frente a los cabos de Virginia, fuera de las aguas de los Estados Unidos, se declaró como buque corsario al servicio de las Provincias unidas. Alcanzó el golfo de Cádiz donde, en agosto de 1816 capturó la fragata *Ciencia* (según Rodríguez y Arguindeguy este buque habría sido capturado en octubre[843]), enviada a Haití en la creencia de que el presidente Petion respetaría esta buena presa argentina, sin embargo, fue requisada por el gobierno haitiano.

Chase continuaría su carrera como corsario a bordo de un nuevo buque, el bergantín *Republicano*, alistado en Baltimore, de donde partió en junio de 1817 y concluyendo en Buenos Aires en octubre del mismo año. Durante este crucero, en el mismo mes de junio capturó sobre el cabo de Santa María un buque español, en dicha acción participó también el *Independencia del Sur*.

En marzo de 1818 lo encontramos al mando del bergantín *Fortuna*, con patente artiguista. Desde fines de 1818 no hubo ya noticias sobre ese bergantín y su capitán.

Diego Chaytor: siguiendo a H. Rodríguez y P. E. Arguindeguy llegamos a saber que Chaytor era norteamericano de Baltimore, casado y con hijos y poseedor de "... *abundantes bienes de fortuna*"[844], características que, más bien, parecen alejarlo del perfil propio de un aventurero. Interesado en los movimientos independentistas hispanoamericanos desde sus

[842] Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E.: *El corso rioplatense*, Instituto Browniano, Buenos aires, 1996, pg.: 236.
[843] Ibíd., pg.: 237.
[844] Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E, *op. cit.*, pg.: 189.

inicios, se dirigió en primer lugar a Venezuela, donde sirvió como marino. Concluía 1815 cuando adquirió el bergantín *Mammoth* y tras cargarlo con una gran cantidad de armas y municiones zarpó el primero de febrero desde Baltimore rumbo a Buenos Aires. Este bergantín sería comprado por decisión de González Balcarce Director Supremo provisional e incorporado a la Armada con el nombre de *Independencia del Sur*; a Chaytor se le otorgó el grado de teniente coronel de la Armada y se le encomendó el mando de este bergantín, el cual realizaría diferentes cruceros hasta 1821, momento en que las Provincias Unidas del Río de la Plata ordenaron el cese del corso contra España[845]. Pasó al servicio de Colombia, donde murió pocos años después.

A lo largo de sus años de servicio en el corso bonaerense comandó el *Independencia del Sur*, bajo su mando se produjo la captura, en colaboración del *Mangoré*, del navío de la Real Compañía de Filipinas *Nª Sª de la Esperanza* (a.) *El Buen Suceso*, uno de los mayores golpes al comercio ultramarino español. Desde el 28 de diciembre de 1816 Taylor cedió o vendió a Chaytor la goleta *Atrevido* que, comandada por John S. Grennolds, formó escuadrilla junto al *Independencia del Sur*[846].

En mayo de 1817, esta goleta se perdería por un incendio fortuito que alcanzó la santabárbara del buque y provocó su explosión; en el accidente murieron veintitrés tripulantes; las pérdidas se estimaron en torno a cien mil dólares. En otro buque que conformó la escuadrilla de Chaytor, en el *Alerta*, moriría su hijo Daniel Chaytor, comandante de dicha goleta.

A pesar del grado que ostentaba en la Armada de Buenos Aires y de servicios que prestó como corsario bajo su pabellón fue bastante mal tratado por las autoridades porteñas,

---

[845] Ibíd., pgs.:189-195
[846] Ibíd., pg.: 117.

ya que llegando a estar en la miseria no cursaron una petición suya para obtener una subvención[847].

Cloter: poco, casi nada, sabemos de este capitán corsario,; comandante del bergantín (o quizás goleta) *Águila*; un buque de escaso, casi ridículo, armamento y tripulación: 16 hombres y una carronada de a 18.

Cotarro: los únicos datos que tenemos de este capitán corsario son que comandaba el bergantín de pabellón colombiano *El Libre,* operaba entre Cádiz y Canarias y capturó en su crucero varios buques, entre ellos la fragata Andrea en las inmediaciones de Cádiz. De este comandante se decía que había sido piloto en la carrera de Cádiz a Cartagena de Indias; su bergantín estaba tripulado por unos cien hombres, mayoritariamente españoles.

Pedro Dautant: o Doutant; si bien lo hemos incluido en esta nómina por sus acciones en el año 1825, las referencias a su actividad como corsario se remontan a 1817. En el año 1825 aparece comandando la goleta colombiana *María Isabel* en aguas del Estrecho; estaba tripulada esta nave por 120 hombres y montaba once cañones.

Agustín Beraza, en su obra *Los corsarios de Artigas,* nos aporta muchos más datos acerca de la biografía de este corsario francés. Al parecer habría iniciado sus servicios en la marina de guerra de Buenos Aires, en torno a octubre de 1814. En este cuerpo alcanzaría el grado de subteniente[848]. En torno a 1816, también en Buenos Aires, habría solicitado una

[847] VV. AA. : *Historia marítima argentina,* T. V, pg.: 480.
[848] Beraza, A.: *Los corsarios de Artigas*, pg.: 167.

patente del gobierno de Artigas para armar en corso una goleta de gavias de su propiedad: *La María*. Su intención era operar con ella en la zona comprendida entre el Río de la Plata y el litoral de Río Grande do Sul. Con esta nave partió en octubre de 1817 con instrucciones de atacar el comercio portugués; la tripulación era, en su mayoría de nacionalidad francesa, podemos afirmar sin temor a equivocarnos que, con probabilidad, eran todos veteranos de la marina de guerra francesa.

Beraza describe, a partir de documentos brasileños, la técnica de combate seguida por este capitán francés: *"... consistía en aproximarse, con la bandera francesa al tope, hasta llegar a distancia de tiro de sus armas portátiles; y, una vez hecho eso, arriaba su bandera e izaba la de Artigas afirmándola –acto previo al abordaje, el cual se efectuaba si la tripulación del barco detenido no arriaba su pabellón de inmediato- 'con una descarga cerrada de fusilería' dirigida contra el personal enemigo a cargo de las piezas de artillería. Rendida la nave, se procedía, entonces, a adoptar las medidas para el apresamiento y embargo de su documentación, llaves, dinero, carga, etc. Disponíase, después, el traslado de los prisioneros (capitán, tripulación, pasaje) a la "María", no admitiendo, Doutant, protesta de ninguna clase a bordo ni ficción, por parte de los apresados, de ignorar de quién eran prisioneros, pues,* [...] *aquella bandera y la patente que traían eran de Artigas* [...] *y todo el que se opusiese contra el mismo Artigas o contra sus determinaciones sería muerto instantáneamente. Y, por último, se colocaba a bordo a la dotación de presa, navegando ésta en conserva con el barco de Doutant"*[849].

En 1819, armó la goleta *Congreso*, la cual navegó con doble patente: la artiguista y la correspondiente al gobierno chileno, el armador de esta goleta era el negociante francés afincado en Buenos Aires Francisco Fournier; había sido adquirida en Valparaíso por el

propio Doutant/Dautant, y fue conducida al Plata, donde fue alistada en corso de manera encubierta en la Ensenada de Barragán[850] esta embarcación estaba tripulada por 150 hombres y desde el inicio de su singladura en el propio Río de la Plata ya efectuó algunas capturas.

A fines del mismo año aparece este capitán comandando la goleta *Gran Guaycuru* en las Antillas. En tales aguas fue detenido y apresado por Brión, en noviembre del año 1819. No quedó conforme con la actitud del almirante venezolano y procedió, de inmediato, a efectuar sus reclamaciones, las cuales se prolongaron a lo largo de diez años. Al final de los cuales, gracias a la mediación del ministro de exteriores de la ya independiente República Oriental logró el reconocimiento por parte del gobierno de Venezuela de la ilegalidad de la acción de Brión.

Juan Dick: el único dato que poseemos sobre este capitán es su presencia como comandante del bergantín oriental *Vencedor*, armado con 18 cañones y tripulado por unos cien hombres. Operaba en las aguas cercanas a Madeira en torno a febrero de 1821. No obstante, ni Beraza ni los autores de *El corso rioplatense*, identifican a esta nave ni, por tanto, a su capitán.

Juan Dieter: también llamado Juan Dealta; en 1822, capitán del bergantín margariteño Vencedor, armado con 12 obuses de a 24 y tripulado por 150 hombres; en torno a enero de ese año operaba en las proximidades del puerto de Cádiz. No obstante, según Beraza, este

[849] Beraza, *op. cit.*, pg.: 168-169.
[850] Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.,* pg.: 282.

capitán hacía el corso contra Portugal bajo pabellón artiguista, en torno a junio de 1817[851]. Natural de Baltimore, había servido en la guerra de 1812 como segundo del comandante del *Chasseur*, Thomas Boyle[852]. En 1818 ya operaba en la zona marítima comprendida entre las Azores y los cabos de San Vicente y Santa María.

Entre julio y noviembre de 1817 ya hizo su aparición en las aguas del golfo de Cádiz, comandando la goleta *General San Martín*, homónima de la comandada por Stafford; al mando de dicha nave, y operando en conjunto con la *Tucumán* de Jorge Wilson, efectuó capturas en las proximidades de Sanlúcar. Al año siguiente, 1818, estaba a *"... la vista de Cádiz*", comandando la *Buenos Aires*, armada con 10 carronadas de a 18 y con 70 tripulantes. Era la misma nave del año anterior, ahora rebautizada. Al finalizar este crucero, ya en 1819, Dieter se retiró de la actividad corsaria y regresó a Baltimore[853].

José Guillermo Estífano: William Stafford, nacido en Virginia y residente de Baltimore; ejerció como corsario en la guerra contra Inglaterra, en la que realizó 11 capturas; de esta experiencia obtuvo bastantes lecciones tanto sobre el modo de hacer la guerra como sobre los problemas que causaban los repartos de los botines[854]. Stafford se decidió a hacer el corso contra España tras haber sido capturado en Santa Marta en diciembre de 1815 mientras comandaba un mercante (más o menos la misma experiencia de Almeyda).

Adoptó el nombre de José Guillermo Estífano; comandó el *Veinticinco de Mayo* e hizo su aparición en el golfo de Cádiz sobre octubre de 1816. remitió sus presas a Haití y, como

[851] Beraza, *op. cit.*, pg.: 111.
[852] Bealer, L. W.: *op. cit.*, pg.: 45.
[853] Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.*, pgs.: 122-124.
[854] Curier, T.S.:*Los cruceros del "General San Martín". Investigación sobre el corso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*. Buenos Aires, 1944, pg.: 19-20.

le sucediera a otros capitanes que siguieron este método, vio como fueron requisadas por Petion, en su caso debió abordar una de ellas para huir de la isla.

A partir de enero de 1817 figura como capitán del bergantín *General San Martín;* desde el mismo momento de su salida de Baltimore, contó este buque con doble patente: bonaerense y artiguista, con dicho bergantín efectuaría tres cruceros en los que no escasearon los motines. Este buque y sus presas fueron visitantes de los principales focos corsaristas del golfo de México: Galveston e Isla Amelia.

Miguel Ferrer: también llamado Ferreres o Ferraris, de origen raguseo. Comandante de la goleta *Independencia* (a.) *La Invencible*. Este marino alcanzó el grado de sargento mayor de la Armada de Buenos Aires. Durante el crucero de esta nave por las aguas de las Canarias hizo tres presas, en el desarrollo del mismo sufrió un motín que, para su fortuna se frustró.

No obstante, habría de ser un motín lo que acabase con su vida. Ejerciendo ya como marino de guerra en la sumaca *Gálvez*, con base en Carmen de Patagones, se produjo la sublevación de la tropa de esa plaza, los alzados tomaron el buque de Ferrer, detuvieron y fusilaron al capitán[855].

Francisco Fournier: armador y capitán corsario. Capitán de la goleta de gavias *Tucumán* (no confundir con la homónima comandada por Jorge Wilson), este buque había sido adquirido en Baltimore por el armador bonaerense Juan Pedro Aguirre. Fournier operó con ella sobre Cádiz entre junio y octubre de 1817, estaba artillada con 10 piezas y embarcaba a unos 85

[855] Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.*, pg.: 188.

tripulantes. Fournier fue acusado por las autoridades consulares británicas en Buenos Aires de atacar a mercantes neutrales.

A finales de 1817 se le abrieron dos procesos por este motivo, no se le renovó la patente de corso. En 1819, reaparece como armador de la goleta *Congreso*; adquirida en Valparaíso por Dautant, de la cual ya hemos hablado con anterioridad.

Gandulfo: capitán del bergantín colombiano *Bolívar*, presente en las aguas del Estrecho y siempre próximo a Gibraltar. Mantuvo contactos con los liberales expatriados en la colonia británica.

Juan O. Grennolds: comandante del bergantín de guerra *Independencia del Sur* en su segundo crucero, en el cual participó dentro de una escuadrilla formada también por la fragata *Vigilancia* y la goleta *Alerta*, bajo el mando de Chaytor. Partieron hacia el Atlántico Norte, hizo su aparición en el golfo de Cádiz hacia finales de julio y principios de agosto de 1818.

Hawkins: comandante del bergantín corsario mexicano *Herman*

Hopher: comandó la goleta corsaria mexicana *Molestadora*, operó entre el cabo de Gata y el cabo de Sines, en la fachada atlántica de Portugal, entre septiembre y octubre de 1827. Desconocemos el número de tripulantes y armamento de esta goleta.

David Jewett: oficial de la marina de guerra estadounidense hasta que, una reforma de la Armada motivó su salida de la misma; sin embargo, en la guerra de 1812 actuó como capitán de un corsario.

Llegó a Buenos Aires en 1815 *"... animado por la justa idea de la libertad e independencia, inculcada por las gloriosas instituciones de Estados Unidos y acostumbrado a defender sus justos derechos en el Servicio Naval y al mismo tiempo mirando con un celo entusiástico por la independencia de estas provincias"*[856].

En junio de ese año ofreció sus servicios al Director Supremo y puso su barco, el *Invencible* a disposición del gobierno; obtuvo patente para el bergantín de su propiedad matriculado en Charleston, antes conocido como *True Blooded Yankee,* el 22 de junio de 1815. El buque estaba armado con veinte piezas y una gran tripulación. Tras una escala en Bahía, para la cual se identificó como buque norteamericano, fue capturado el 24 de septiembre de 1815 por los portugueses[857].

La mediación del cónsul norteamericano en este puerto brasileño posibilitó la puesta en libertad del buque y todos sus tripulantes; éstos prosiguieron su crucero hacia finales del año 1816. En la segunda quincena de enero de 1817 iniciaron su crucero por las costas de Cuba y Florida.

Desde 1818 efectúa el corso con patente artiguista en la zona comprendida entre las Azores y el cabo de San Vicente. En enero de 1820, con el rango de coronel de la armada de las Provincias Unidas, partía al mando de una escuadrilla formada, entre otros, por los bergantines *Invencible, Veinticinco de Mayo* y la fragata *Heroína;* sin embargo, el crucero no se inició sino hasta primeros de abril de ese mismo año. Efectuó alguna captura a lo

---

[856] VV.AA., *Historia marítima argentina,* pgs.: 548-549.
[857] Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.,* pg.: 196.

largo de la costa africana y, a continuación, puso proa a las Islas Malvinas con el fin de tomar posesión de las mismas. La tripulación de la fragata comandada por Jewett estaba, en su mayoría, diezmada por el escorbuto. Jewett solicitó su relevo al mando de la *Heroína*, el cual le fue concedido en marzo de 1821; esta circunstancia impidió que estuviese a bordo cuando la fragata fue capturada por los portugueses en marzo de 1822[858].

Enrique Lovel: capitán del bergantín *Confederación*, tripulado por unos cien hombres, todos ellos norteamericanos. Efectuaban su crucero en torno al cabo de San Vicente hacia agosto de 1820. Portaban un doble juego de patentes: las de Buenos Aires y las concedidas por Artigas; algo que constituía un delito previsto por las leyes internacionales. Más tarde operó en el Caribe y sus agresiones a neutrales provocaron que fuese perseguido y capturado por los franceses, quienes los condujeron a la Martinica donde los tripulantes fueron condenados a muerte algunos y otros a trabajos forzados[859].

Apleton Meech: capitán del bergantín *Constitución*, este capitán tiene dos importantes hitos en su haber, el primero de ellos haber efectuado una de las capturas de mayor valor pecuniario, la fragata *Castilla* *"…apresada después de una acción vivísima de 22 minutos en las aguas a la vista de Cádiz, con pérdida de un muerto y 26 heridos…"*[860]; el segundo hito, no menos importante aunque de signo contrario, es el haber sido capturado tras naufragar en las cercanías de Tarifa en 1819, mientras perseguía a un bergantín español, *"abandonado el corsario por su tripulación en sus tres botes, el perseguido bergantín, con*

[858] Argentinos y portugueses mantiene versiones discrepantes –como era de esperar- acerca de la manera en que se desarrolló la captura de este buque. Para los argentinos, la acción del 19 de marzo de 1822 fue un acto de agresión sin aviso del portugués; para los lusos este combate y posterior captura se convirtió en una de las acciones más importantes de la marina de guerra portuguesa en la lucha contra el corso insurgente.
[859] Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.*, pg.: 132.

el apoyo de un falucho pesquero artillado, los tomó presos tras una corta lucha, en la que perdió la vida un teniente del corsario. Apleton Meech y sus hombres fueron juzgados en Cádiz, puestos en prisión y liberados luego de cinco años en tal condición"[861].

El *Constitución* efectuó dos cruceros sobre las aguas del golfo de Cádiz; estaba armado con 18 cañones de a 18 y tripulado por 105 hombres. Esta nave, a diferencia de otras que ejercieron el corso para Buenos Aires, tenía un contingente de tropa embarcada, la cual se encargaba de mantener la disciplina a bordo, por lo que suponemos no debieron darse en el buque conatos de motín.

Guillermo Nutter: identificado por Beraza como el último corsario que navegó con el pabellón de Artigas. William Nutter, Guillermo Nutter, Guillermo Nata, bajo cualquiera de estas tres formas aparece mencionado en diferentes noticias. Aparece en el Caribe en 1819 al mando del *Oriental*, también conocido como *Serpent*. Había obtenido su patente de Artigas en la propia ciudad de Baltimore.

En 1821 comandaba la goleta *Leona Oriental,* armada con 18 cañones, según las referencias que poseemos en nuestra base de datos, y con 24 según Beraza, contando, además, con 130 hombres de tripulación[862]. Entre abril y junio de dicho año, en la zona comprendida entre el Cabo de Roca y el Cabo de Santa María efectuó cuatro capturas, de las cuales tengamos constancia.

Al concluir la vigencia de su patente artiguista se incorporó a la marina colombiana, destino de muchos corsarios con anterioridad enrolados en el corso bonaerense o artiguista. Al mando del *General Armario* fue capturado y, como consecuencia de ello, enviado a

---

[860] Ibíd., pg.: 145.
[861] Ibíd., pg.: 147.

prisión en Cádiz. A lo largo de 1828, el gobierno de los EE.UU. se interesó por su puesta en libertad, ya que ese mismo año España liberó a todos los prisioneros colombianos.

Juan Pool: capitán de la goleta *Criollo de Buenos Aires*. Procedente de Baltimore, actuó sobre Cádiz en torno a abril de 1818, actuaba formando una escuadrilla con otros cuatro buques, uno de ellos una corbeta.

Jorge Ross: obtuvo el grado de teniente coronel de la armada de las Provincias Unidas, como tal comandaba un buque de guerra que, para extrañeza de los autores de *El corso rioplatense*, obtuvo patente de corso[863].

En agosto de 1818 este capitán comandaba la fragata de guerra *Vigilancia*, la cual, en esas fechas efectuaba su crucero en aguas del Norte peninsular, en concreto entre el cabo de Finisterre y el litoral de Santander. Esta nave había sido construida en la ciudad francesa de Bayona, cuna de muchos corsarios franceses, entre ellos los Laffite; esta fragata estaba armada con 16 cañones y tripulada por unos 160 hombres. A lo largo de su crucero, acudió en dos ocasiones a aprovisionarse en Irlanda, lo cual ponía en serio peligro la aparente neutralidad predicada por los ingleses.

Sufrió, durante el mismo crucero, un motín de su tripulación, la cual además de hacerse con el mando del buque puso preso al capitán Ross. En diciembre de 1818 y tras recalar en Bayona de Francia, el capitán depuesto retomó el mando de su buque regresando a Buenos Aires en marzo del año siguiente.

---

862 Beraza, A.: *Los corsarios de Artigas*, pg.: 287.
863 Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.*, pg.: 271.

La fragata *Vigilancia* fue vendida y destinada al tráfico mercantil. El destino de Ross, por el contrario era continuar haciendo el corso, para ello solicitó y obtuvo patente artiguista en 1820. La captura por parte de este corsario de la balandra portuguesa *Serenísima Infanta D. Anna de Jesús María*, su posterior condena como presa válida y su consiguiente venta a un comerciante inglés provocaron las más enérgicas protestas del general Lecor, jefe de las tropas portuguesas que ocupaban la Banda Oriental, a las autoridades bonaerenses[864].

Thomas Taylor: En 1805 llegó al Río de la Plata como primer piloto de una corbeta que trataba de introducir mercaderías de contrabando en el Virreinato de la Plata; hacia septiembre de 1808 fue capturado por un corsario del Consulado de Buenos Aires mientras ejercía sus tareas como maestre de la goleta inglesa *Molly*, propiedad de Guillermo Pío White, contrabandeando entre Río de Janeiro y el Plata[865]; en el juicio desveló sus orígenes y edad: natural de Wilmington, en los Estados Unidos, y de treinta y seis años de edad, permanecía preso el 25 de mayo de 1810 cuando estalló la revolución en Buenos Aires.

Una vez puesto en libertad permaneció como capitán de mercantes en la empresa de White, participó en la escuadrilla de 1812 en la captura de Montevideo. En 1815 recibió una de las primeras patentes el 17 de julio de 1815 y recibió instrucciones del gobierno de las Provincias Unidas para realizar un crucero a todo lo largo de la costa del Brasil, realizó varias capturas en este crucero que acabó en naufragio[866].

En noviembre de 1815 recibió seis patentes, su idea era dirigirse con ellas a la costa este de los Estados Unidos para armar sendos corsarios y efectuar una campaña en el Caribe. En

[864] Beraza, *op. cit.*, pgs.: 124-125.
[865] VV.AA.: *Historia Marítima Argentina*, pg.: 404.

Baltimore hizo construir ex profeso el bergantín *Fourth of July*[867], rebautizado como *Patriota*, al que se unieron las corbetas *Santafecino*, *Veinticinco de Mayo*, la goleta *Cotagaita* y los bergantines *Cívico* y *Mendocino.* Taylor se erigió en comodoro de esta escuadrilla en la que se encontraban como lugartenientes algunos otros nombres conocidos del corso rioplatense: Squire Fisk, John Chase y John S. Grennolds, entre otros.

Fue uno de los corsarios perseguidos con más ahínco por el embajador Onís, el cual consiguió llevarlo ante los tribunales norteamericanos en varias ocasiones, todas las cuales resultaron infructuosas para los reclamantes españoles.

Guillermo Thomas: desconocemos todo sobre este capitán salvo que comandaba un bergantín llamado *Criollo*, el cual efectuó una captura en agosto de 1818, sobre los 36º 20' N y 9º 30' O (del *"meridiano de París"*). Este buque estaba artillado con 8 piezas de 18 y 2 carronadas de a 8 a proa. El citado bergantín no se corresponde con ninguno de los dos homónimos mencionados en *El corso rioplatense;* por otra parte, los datos aportados por el *Diario Mercantil de Cádiz*, provenientes de noticias remitidas desde Málaga, ciudad a la que llegaron los prisioneros de la presa efectuada en las coordenadas antes citadas, nada dicen sobre la nacionalidad o bandera del insurgente. Sólo nos informan de que los más de cien hombres de su tripulación eran norteamericanos y sólo uno de ellos era español *"partidario de los insurgentes"*[868].

[866] Bealer, *op. cit.*, pgs.: 18-20.
[867] Al cual denomina erróneamente Arguindeguy *Cuatro de Junio*; VV.AA.: *Historia Marítima Argentina*, pg.: 405.
[868] BPC, DMC 29/VIII/1818.

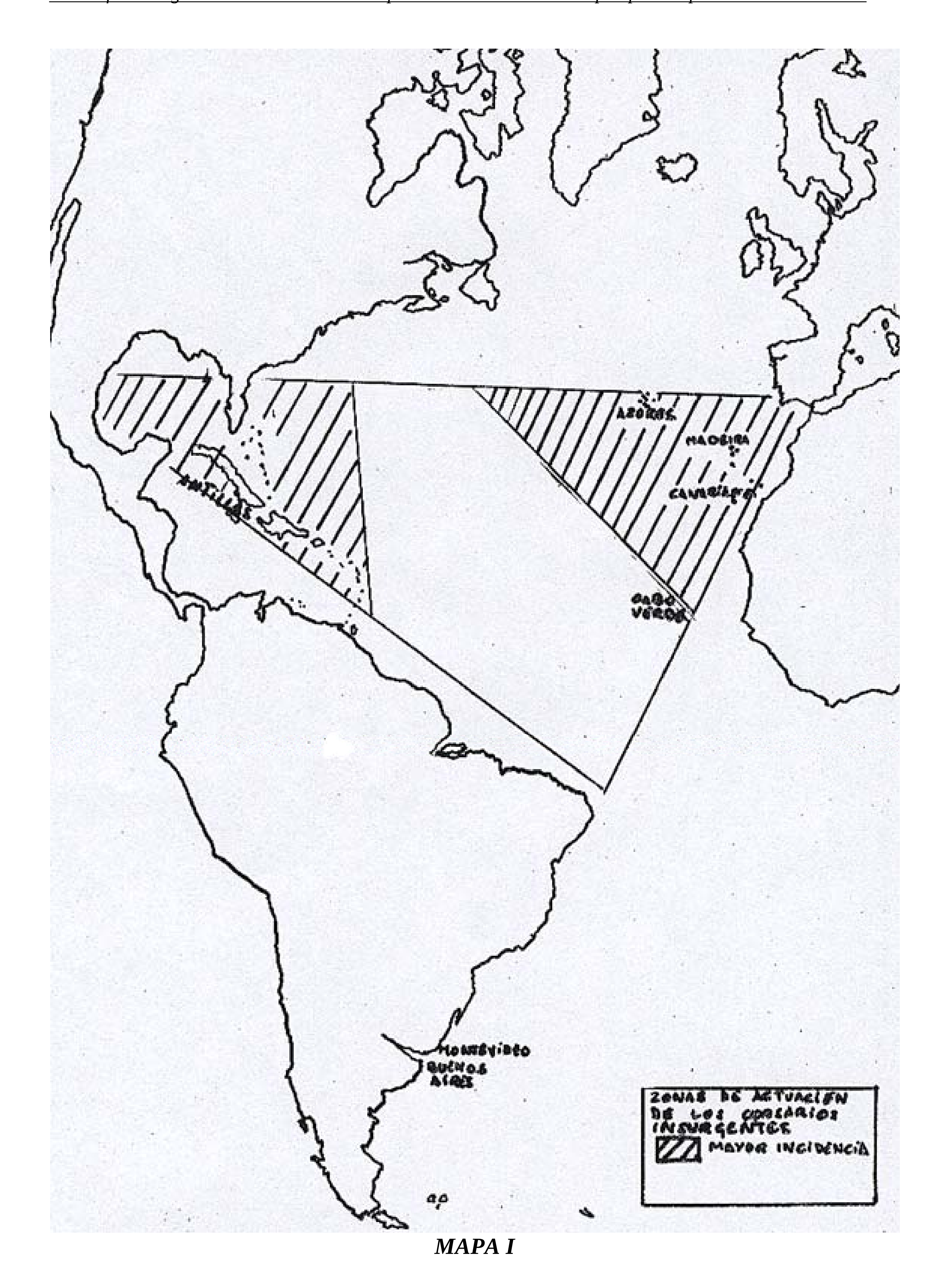
Jorge Wilson: alcanzó el grado de teniente coronel de la armada de las Provincias Unidas. Durante el verano de 1817 operaba con la goleta *Tucumán* sobre las aguas de La Habana. Desde agosto y hasta octubre de 1818 pasó a cruzar sobre los cabos y las cercanías de Cádiz. En este crucero interceptó veinticuatro buques españoles, de los que envió a Buenos Aires 6, incendió uno y devolvió los 17 restantes, sus razones para justificar tal conducta ya las hemos visto con anterioridad[869].

La goleta de su mando, armada con diez cañones de calibre no especificado y tripulada por 85 hombres, efectuó dos cruceros en esta aguas, el primero de ellos, como ya indicamos se desarrolló en el tercer trimestre de 1817. El segundo, tan fructífero como el primero tuvo lugar en junio de 1818, en esta segunda operación de corso actuó en conjunto con el *Buenos Aires* del capitán Dieter.

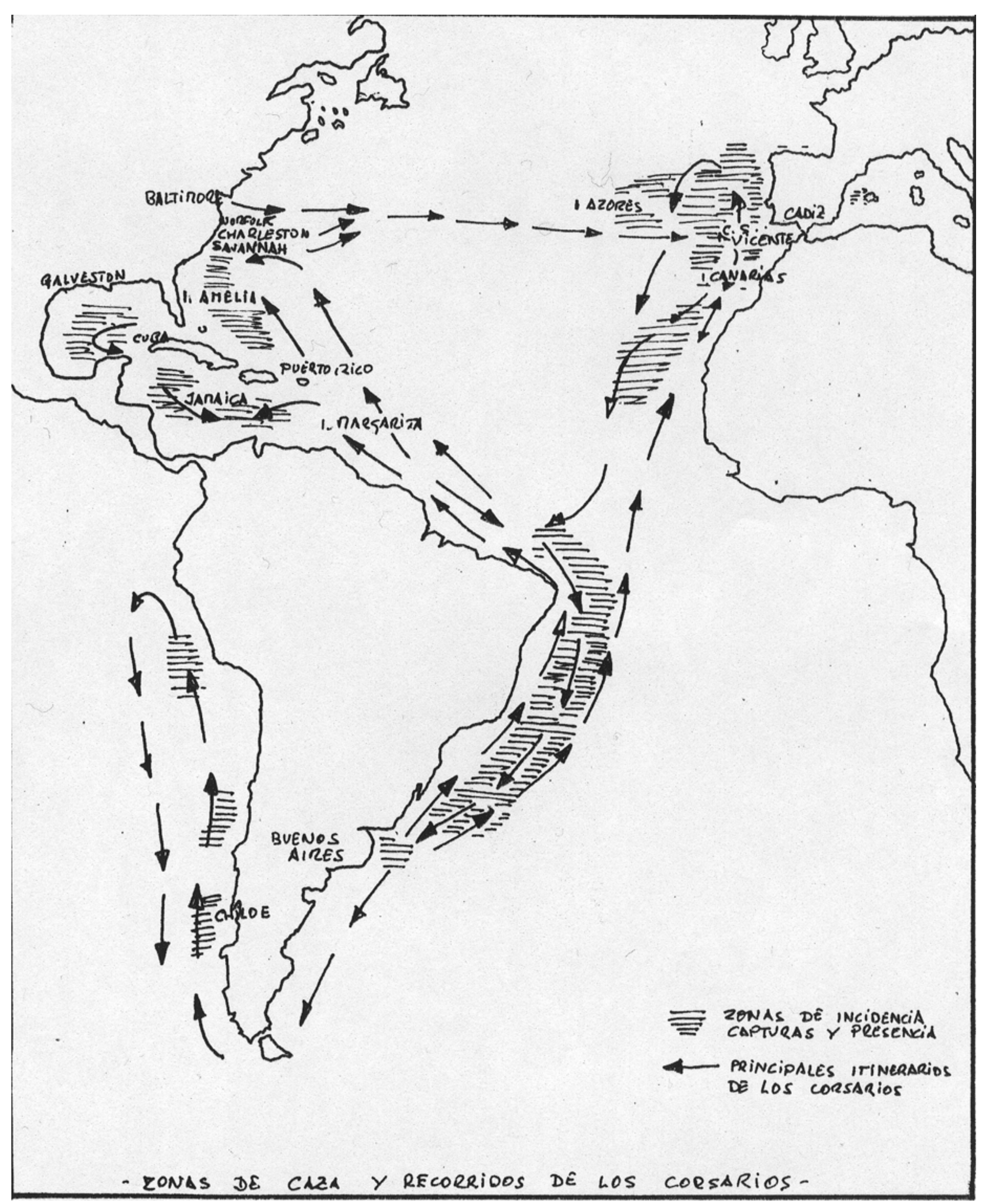
En agosto de ese mismo año reapareció sobre las proximidades de Cádiz, esta vez comandando la goleta *Julia De Forest*, armada con 8 cañones de a 18 y con 93 marineros a bordo. Su crucero se inició en Baltimore y se desarrolló a lo largo del Atlántico Norte y las costas de Cádiz, Galicia y Asturias; durante esta operación recaló en Burdeos. Según nuestra base de datos la única captura de este buque que tenemos documentada, se corresponde con el mes de abril de 1819, según Rodríguez y Arguindeguy, poco tiempo antes de caducar su patente[870]. Al concluir la vigencia de la citada autorización, Wilson y esta misma goleta pudieron haberse unido al corso de Venezuela.

[869] Vide tercera parte, párrafo inicial.
[870] Rodríguez y Arguindeguy, *op. cit.*, pg.: 200.

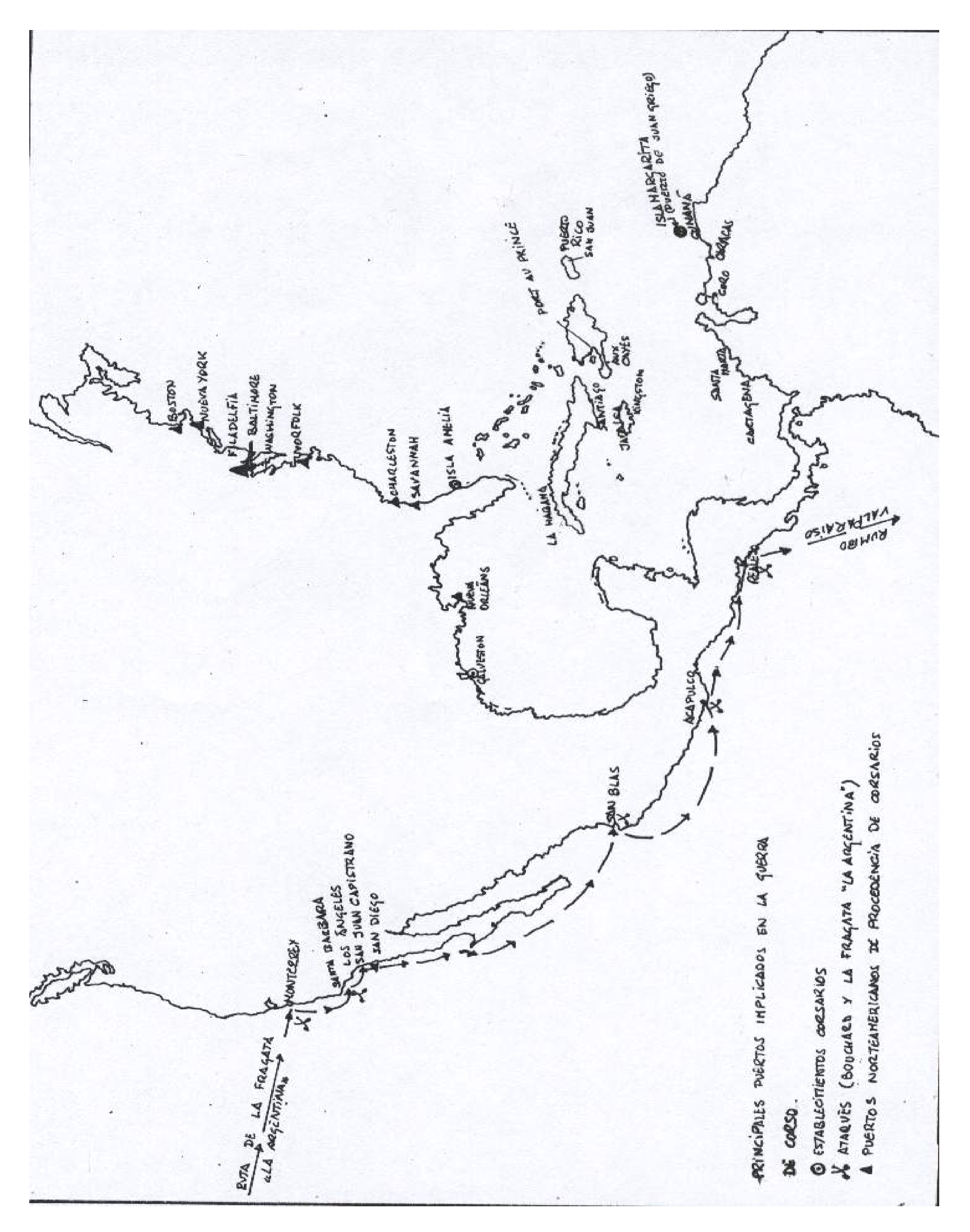
MAPAS


AZORES
MADEIRA
ANTILLAS
CABO VERDE
MONTEVIDEO
BUENOS AIRES
ZONAS DE ACTUACIÓN DE LOS CORSARIOS INSURGENTES
MAYOR INCIDENCIA

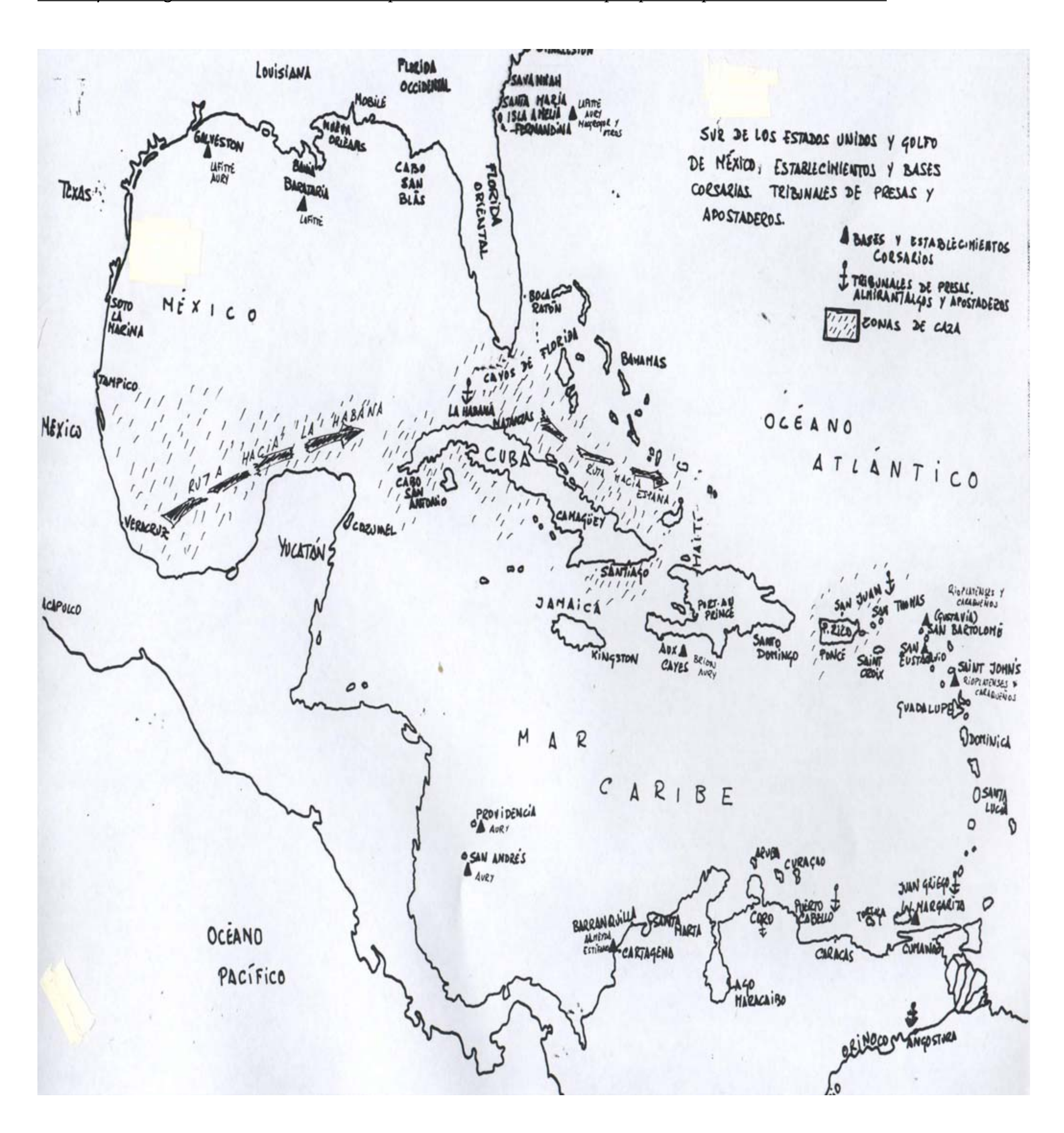
MAPA I


BALTIMORE
NORFOLK
CHARLESTON
SAVANNAH
GALVESTON
I. AMELIA
CUBA
JAMAICA
PUERTO RICO
I. MARGARITA
I. AZORES
CADIZ
C. S. VICENTE
I. CANARIAS
BUENOS AIRES
CHILOE
ZONAS DE INCIDENCIA CAPTURAS Y PRESENCIA
PRINCIPALES ITINERARIOS DE LOS CORSARIOS
- ZONAS DE CAZA Y RECORRIDOS DE LOS CORSARIOS -

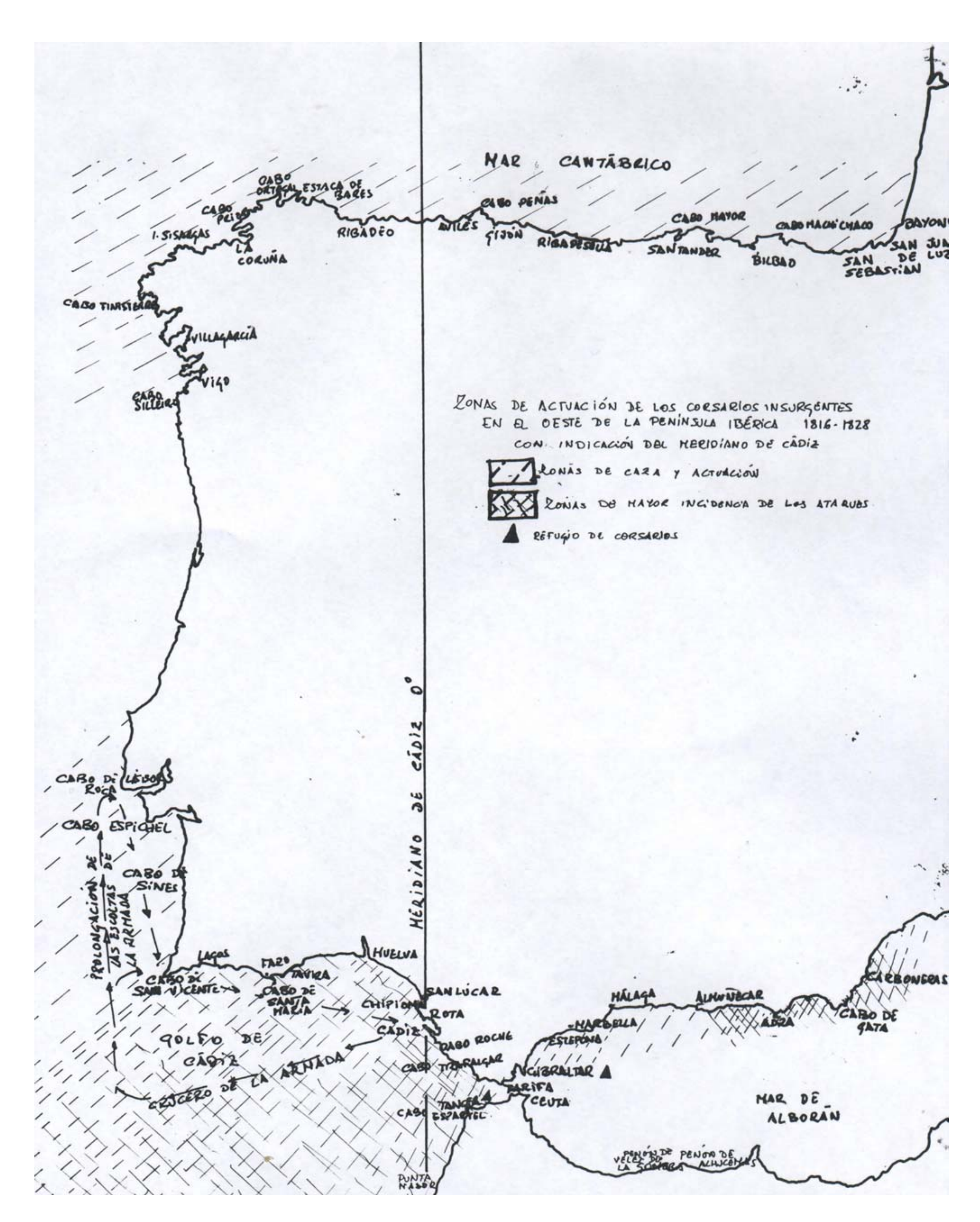
MAPA II


BOSTON
NUEVA YORK
FILADELFIA
BALTIMORE
WASHINGTON
NORFOLK
CHARLESTON
SAVANNAH
ISLA AMELIA
NUEVA ORLEANS
GALVESTON
LA HABANA
SANTIAGO
JAMAICA
KINGSTON
AUX CAYES
PORT AU PRINCE
PUERTO RICO
SAN JUAN
ISLA MARGARITA
(PUERTO DE JUAN GRIEGO)
CUMANÁ
CARACAS
SANTA MARTA
CARTAGENA
RUMBO VALPARAISO
ACAPULCO
SAN BLAS
SAN DIEGO
SAN JUAN CAPISTRANO
LOS ANGELES
SANTA BARBARA
MONTERREY
RUTA DE LA FRAGATA "LA ARGENTINA"
PRINCIPALES PUERTOS IMPLICADOS EN LA GUERRA DE CORSO.
ESTABLECIMIENTOS CORSARIOS
ATAQUES (BOUCHARD Y LA FRAGATA "LA ARGENTINA")
PUERTOS NORTEAMERICANOS DE PROCEDENCIA DE CORSARIOS

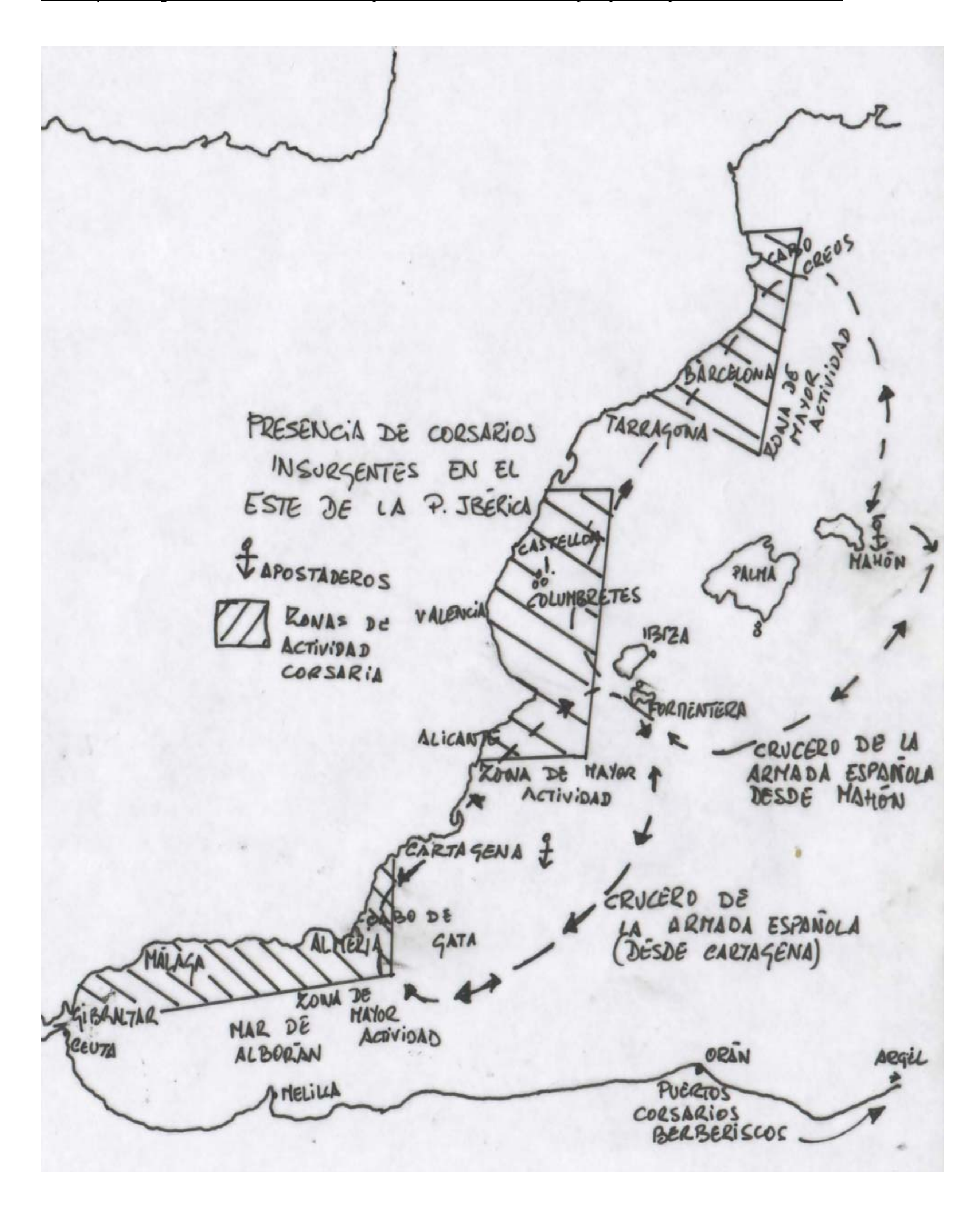
MAPA III


SUR DE LOS ESTADOS UNIDOS Y GOLFO DE MÉXICO; ESTABLECIMIENTOS Y BASES CORSARIAS. TRIBUNALES DE PRESAS Y APOSTADEROS.
BASES Y ESTABLECIMIENTOS CORSARIOS
TRIBUNALES DE PRESAS. ALMIRANTAZGOS Y APOSTADEROS
ZONAS DE CAZA
LOUISIANA
FLORIDA OCCIDENTAL
SAVANNAH
SANTA MARÍA
ISLA AMELIA
FERNANDINA
MOBILE
NUEVA ORLEANS
GALVESTON
TEXAS
BARATARIA
CABO SAN BLÁS
FLORIDA ORIENTAL
MÉXICO
SOTO LA MARINA
TAMPICO
BOCA RATÓN
CAYOS DE FLORIDA
BAHAMAS
LA HABANA
MATANZAS
RUTA HACIA LA HABANA
CUBA
RUTA HACIA ESPAÑA
OCÉANO ATLÁNTICO
CABO SAN ANTONIO
CAMAGÜEY
VERACRUZ
COZUMEL
YUCATÁN
SANTIAGO
HAITÍ
JAMAICA
KINGSTON
PUERTO PRÍNCIPE
AUX CAYES
SANTO DOMINGO
SAN JUAN
P. RICO
PONCÉ
SAN THOMAS
SAINT CROIX
(GUSTAVIA)
SAN BARTOLOMÉ
SAN EUSTAQUIO
SAINT JOHN'S
RIOPLATENSES Y CARAQUEÑOS
GUADALUPE
DOMINICA
SANTA LUCÍA
ACAPULCO
MAR CARIBE
PROVIDENCIA
SAN ANDRÉS
ARUBA
CURAÇAO
JUAN GRIEGO
MARGARITA
PUERTO CABELLO
CORO
CARACAS
CUMANÁ
BARRANQUILLA
SANTA MARTA
CARTAGENA
LAGO MARACAIBO
ORINOCO
ANGOSTURA
OCÉANO PACÍFICO

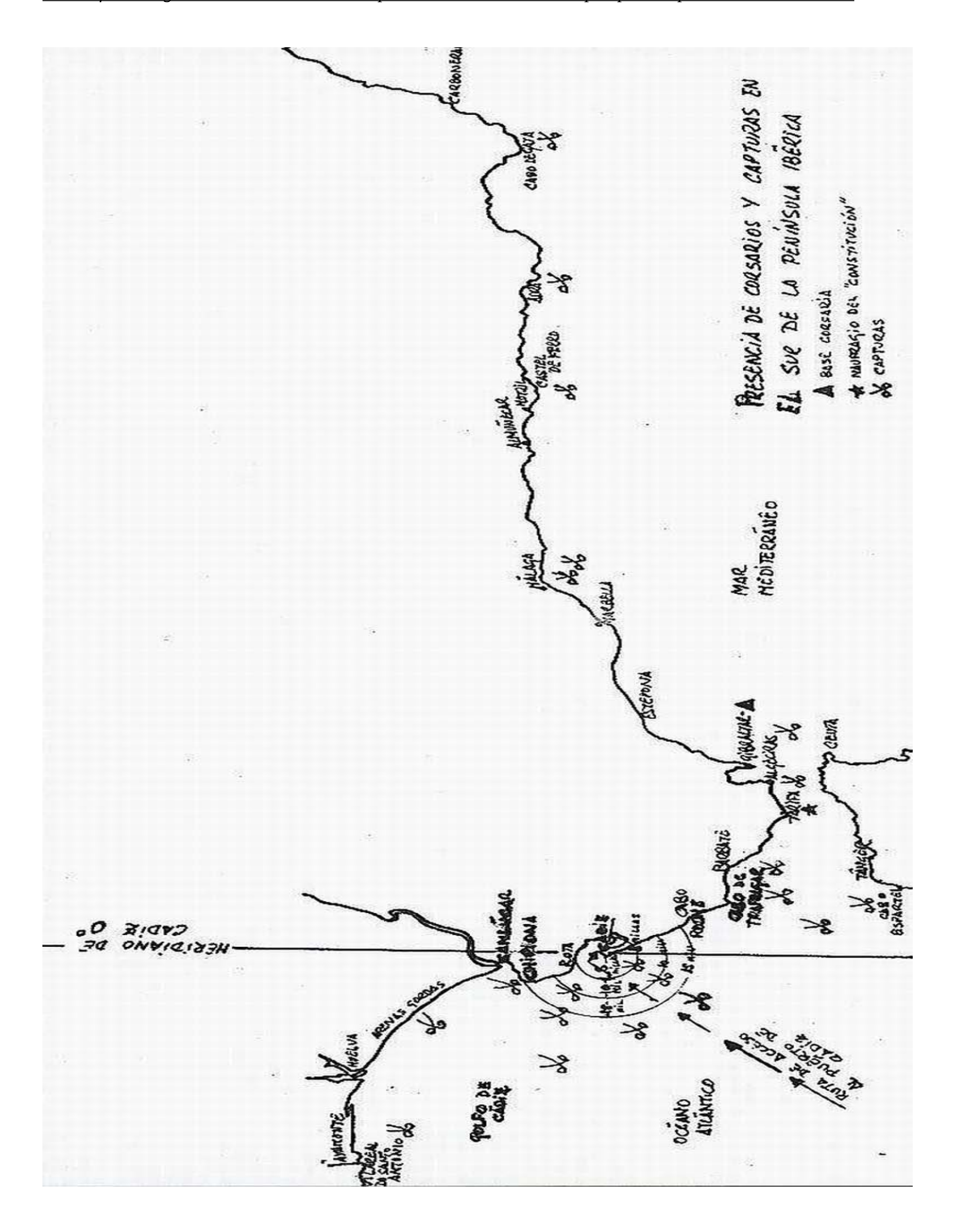
MAPA IV


MAR CANTÁBRICO
CABO ORTEGAL
ESTACA DE BARES
CABO PRIOR
I. SISARGAS
LA CORUÑA
RIBADEO
AVILÉS
CABO PEÑAS
GIJÓN
RIBADESELLA
CABO MAYOR
SANTANDER
CABO MACHICHACO
BILBAO
SAN SEBASTIÁN
SAN JUAN DE LUZ
CABO TINASTERRE
VILLAGARCÍA
VIGO
CABO SILLEIRO
ZONAS DE ACTUACIÓN DE LOS CORSARIOS INSURGENTES
EN EL OESTE DE LA PENÍNSULA IBÉRICA 1816-1828
CON INDICACIÓN DEL MERIDIANO DE CÁDIZ
ZONAS DE CAZA Y ACTUACIÓN
ZONAS DE MAYOR INCIDENCIA DE LOS ATAQUES
REFUGIO DE CORSARIOS
MERIDIANO DE CÁDIZ 0°
CABO DE ROCA
LISBOA
CABO ESPICHEL
CABO DE SINES
PROLONGACIÓN DE LAS ESCOLTAS DE LA ARMADA
LAGOS
FARO
TAVIRA
HUELVA
CABO DE SAN VICENTE
CABO DE SANTA MARÍA
SANLÚCAR
CHIPIONA
ROTA
CÁDIZ
GOLFO DE CÁDIZ
CRUCERO DE LA ARMADA
CABO ROCHE
CABO TRAFALGAR
TÁNGER
CABO ESPARTEL
PUNTA NADOR
MÁLAGA
ALMUÑÉCAR
MARBELLA
ESTEPONA
ADRA
CARBONERAS
CABO DE GATA
GIBRALTAR
TARIFA
CEUTA
MAR DE ALBORÁN
PEÑÓN DE VÉLEZ DE LA GOMERA
PEÑÓN DE ALHUCEMAS

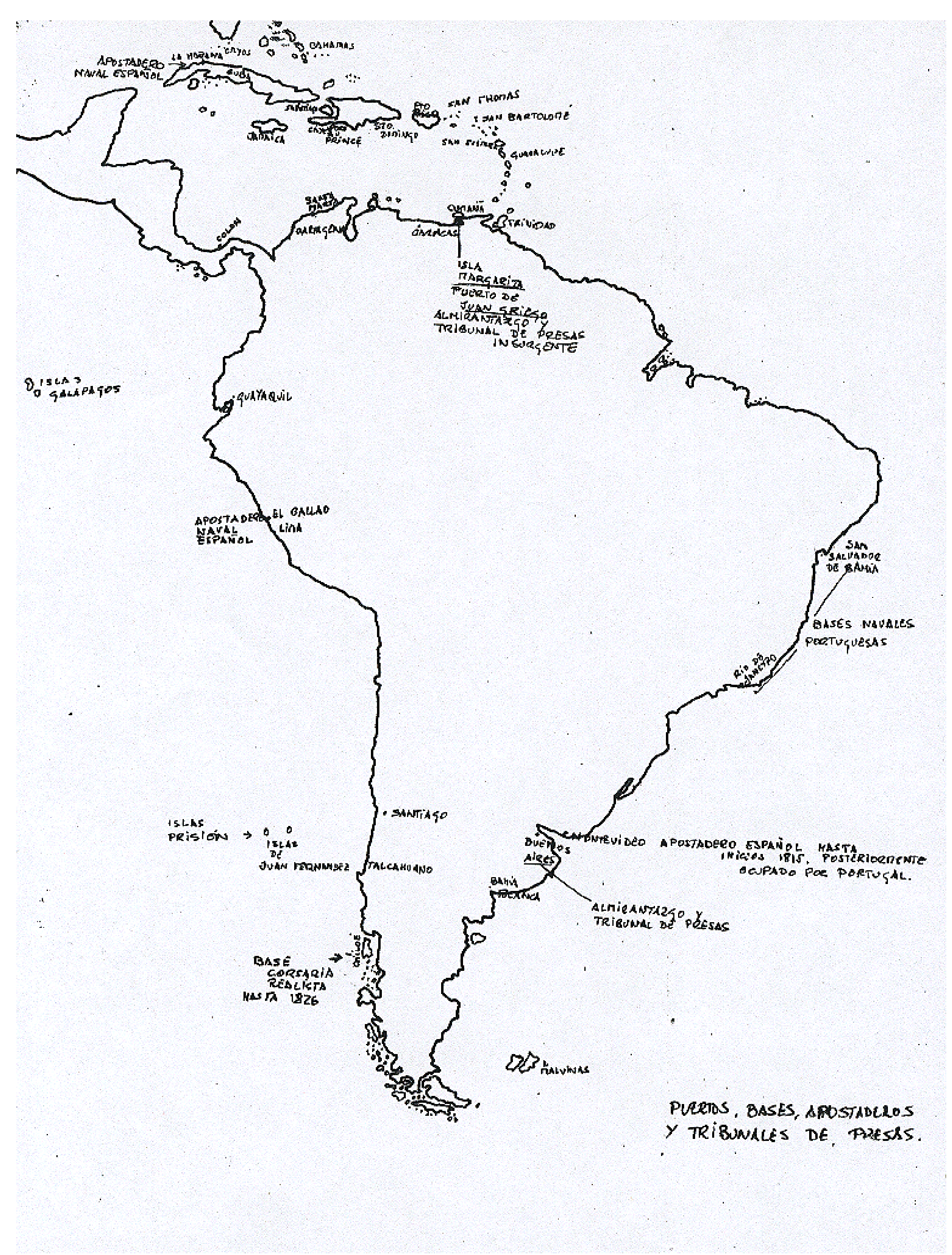
MAPA V


PRESENCIA DE CORSARIOS
INSURGENTES EN EL
ESTE DE LA P. IBÉRICA
APOSTADEROS
ZONAS DE
ACTIVIDAD
CORSARIA
CABO CREUS
BARCELONA
ZONA DE MAYOR ACTIVIDAD
TARRAGONA
CASTELLÓN
COLUMBRETES
VALENCIA
IBIZA
FORMENTERA
PALMA
MAHÓN
ALICANTE
ZONA DE MAYOR
ACTIVIDAD
CRUCERO DE LA
ARMADA ESPAÑOLA
DESDE MAHÓN
CARTAGENA
CABO DE
GATA
ALMERÍA
MÁLAGA
CRUCERO DE
LA ARMADA ESPAÑOLA
(DESDE CARTAGENA)
ZONA DE
MAYOR
ACTIVIDAD
GIBRALTAR
CEUTA
MAR DE
ALBORÁN
MELILLA
ORÁN
ARGEL
PUERTOS
CORSARIOS
BERBERISCOS

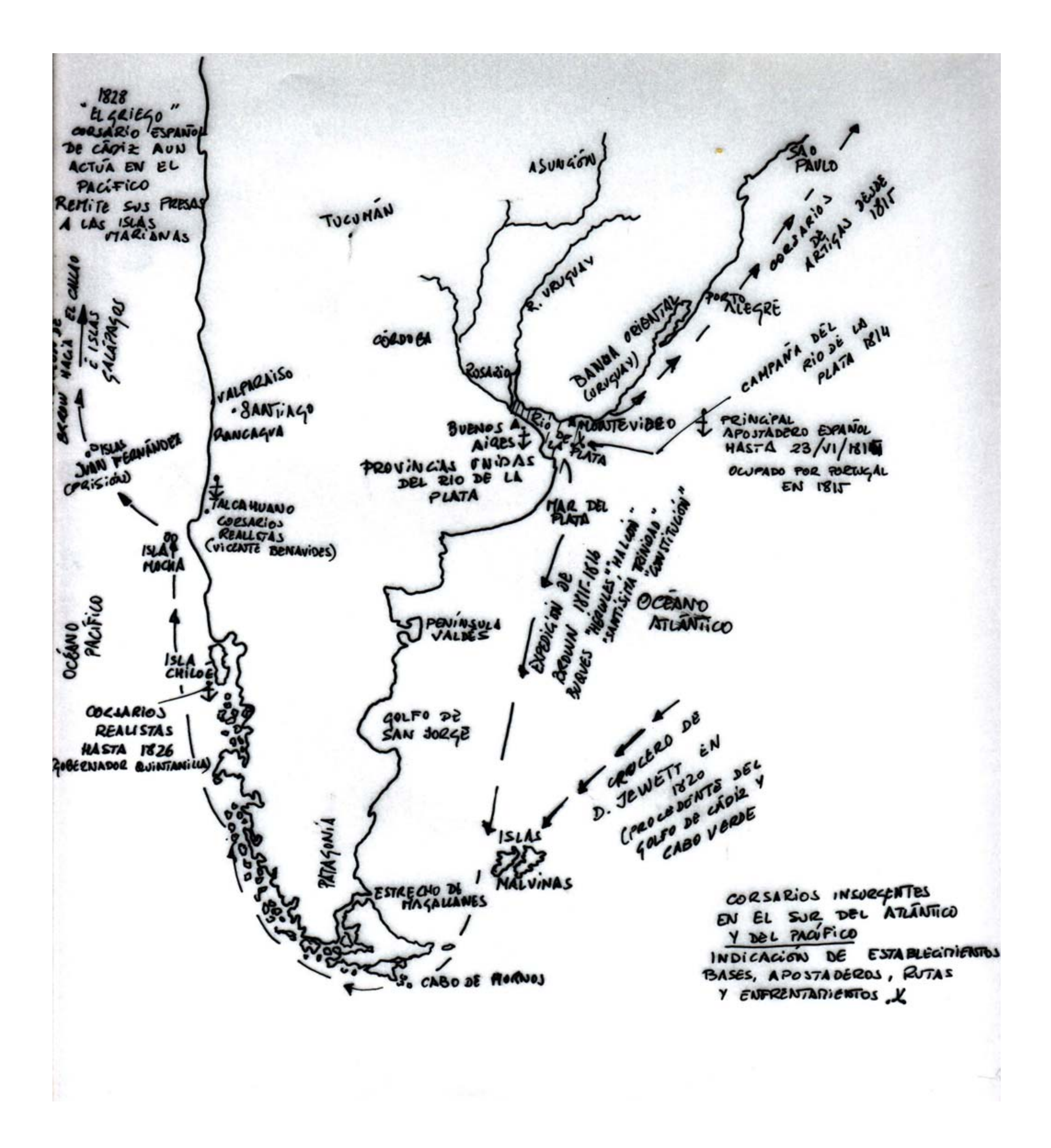
MAPA VI


PRESENCIA DE CORSARIOS Y CAPTURAS EN
EL SUR DE LA PENÍNSULA IBÉRICA
BASE CORSARIA
NAUFRAGIO DEL "CONSTITUCIÓN"
CAPTURAS
CARBONERAS
CABO DE GATA
ADRA
CASTEL DE FERRO
MOTRIL
ALMUÑÉCAR
MÁLAGA
MARBELLA
ESTEPONA
MAR MEDITERRÁNEO
GIBRALTAR
ALGECIRAS
TARIFA
CEUTA
TÁNGER
CABO ESPARTEL
BARBATE
CABO DE TRAFALGAR
CABO ROCHE
CÁDIZ
ROTA
CHIPIONA
SANLÚCAR
MERIDIANO DE CÁDIZ 0º
ARENAS GORDAS
HUELVA
AYAMONTE
GOLFO DE CÁDIZ
OCÉANO ATLÁNTICO
RUTA DE ACCESO AL PUERTO DE CÁDIZ

MAPA VII


APOSTADERO NAVAL ESPAÑOL
LA HABANA
CAYOS
BAHAMAS
CUBA
SAN THOMAS
SAN BARTOLOMÉ
JAMAICA
PRINCE
STO. DOMINGO
GUADALUPE
SANTA MARTA
CARTAGENA
COLÓN
CUMANÁ
CARACAS
TRINIDAD
ISLA MARGARITA
PUERTO DE JUAN GRIEGO
ALMIRANTAZGO Y TRIBUNAL DE PRESAS INSURGENTE
ISLAS GALÁPAGOS
GUAYAQUIL
APOSTADERO NAVAL ESPAÑOL
EL CALLAO
LIMA
SAN SALVADOR DE BAHÍA
BASES NAVALES PORTUGUESAS
RÍO DE JANEIRO
SANTIAGO
ISLAS PRISIÓN
ISLAS DE JUAN FERNÁNDEZ
TALCAHUANO
MONTEVIDEO APOSTADERO ESPAÑOL HASTA INICIOS 1815, POSTERIORMENTE OCUPADO POR PORTUGAL.
BUENOS AIRES
BAHÍA BLANCA
ALMIRANTAZGO Y TRIBUNAL DE PRESAS
CHILOÉ
BASE CORSARIA REALISTA HASTA 1826
MALVINAS
PUERTOS, BASES, APOSTADEROS Y TRIBUNALES DE PRESAS.

MAPA VIII


1828 "EL GRIEGO" CORSARIO ESPAÑOL DE CÁDIZ AUN ACTÚA EN EL PACÍFICO REMITE SUS PRESAS A LAS ISLAS MARIANAS
BROWN HACIA EL CALLAO
E ISLAS GALÁPAGOS
ISLAS JUAN FERNÁNDEZ (PRISIÓN)
OCÉANO PACÍFICO
ISLA MOCHA
ISLA CHILOÉ
CORSARIOS REALISTAS HASTA 1826 GOBERNADOR QUINTANILLA
TUCUMÁN
ASUNCIÓN
CÓRDOBA
R. URUGUAY
ROSARIO
VALPARAÍSO
SANTIAGO
RANCAGUA
TALCAHUANO CORSARIOS REALISTAS (VICENTE BENAVIDES)
BUENOS AIRES
PROVINCIAS UNIDAS DEL RIO DE LA PLATA
RIO DE LA PLATA
MONTEVIDEO
BANDA ORIENTAL (URUGUAY)
PORTO ALEGRE
SAO PAULO
CORSARIOS DE ARTIGAS DESDE 1815
CAMPAÑA DEL RIO DE LA PLATA 1814
PRINCIPAL APOSTADERO ESPAÑOL HASTA 23/VI/1814
OCUPADO POR PORTUGAL EN 1815
MAR DEL PLATA
EXPEDICIÓN DE BROWN 1815-1816 BUQUES "HÉRCULES" "HALCÓN" "SANTÍSIMA TRINIDAD" "CONSTITUCIÓN"
OCÉANO ATLÁNTICO
PENÍNSULA VALDÉS
GOLFO DE SAN JORGE
CRUCERO DE D. JEWETT EN 1820 (PROCEDENTE DEL GOLFO DE CÁDIZ Y CABO VERDE
ISLAS MALVINAS
PATAGONIA
ESTRECHO DE MAGALLANES
CABO DE HORNOS
CORSARIOS INSURGENTES EN EL SUR DEL ATLÁNTICO Y DEL PACÍFICO
INDICACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS BASES, APOSTADEROS, RUTAS Y ENFRENTAMIENTOS

MAPA IX

FUENTES

Archivos y centros de documentación consultados:

Archivo General de Indias AGI
Secciones: Estado y Consulados
Archivo General de Marina El Viso, AGM
Secciones: Corso y Presas y Expediciones a Indias
Archivo General Militar de Segovia, AGMS
Sección: 9ª
Archivo Histórico Nacional, AHN
Sección: Estado
Archivo Histórico Provincial de Cádiz, AHPC
Escribanía de Marina
Archivo Histórico Municipal de Cádiz, AHMC
Actas Capitulares
Gaceta de Madrid
Archivo del Museo Naval, AMN
Revista de Historia Naval
Archivo Notarial de Algeciras
Biblioteca Provincial de Cádiz, BPC
Diario Mercantil de Cádiz
Biblioteca Municipal "Celestino Mutis", BM
Biblioteca de Temas Gaditanos "Juvencio Maeztu", BTG
Biblioteca del Observatorio de Marina de San Fernando, BOM
Biblioteca de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, BEEH

Fuentes Historiográficas

Alcalá Galiano, A.: *Recuerdos de un anciano*, Madrid, 1955

Id. : *Memorias de D. Antonio...publicadas por su hijo*, Madrid, 1955

Id. : *Apuntes*, Madrid 1955

Becker, J.: *La independencia de América (su reconocimiento por España)*. Madrid, 1922

Beraza, A.: *Los corsarios de Artigas*. Montevideo, 1949.

Blanco White, J.Mª.: *España*. Sevilla, 1982.

Cacho, Fernando: *Reflexiones políticas sobre las provincias del Sur de la América meridional*, edición a cargo de Francisco Colom González, en *Araucaria, Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades,* Año 3, nº 8, segundo semestre de 2002. Universidad de Sevilla; en la siguiente URL http://www.us.es/araucaria/doc8.htm

Casanova, S.: *Anales gaditanos o inventario de los sucesos de mayor transcendencia acaecidos en Cádiz desde los tiempos más remotos a 1905*, Cádiz, 1905

Castro, A. de: *Historia de Cádiz desde 1814 hasta nuestros días,* Cádiz 1859

Id. : *Cádiz en la Guerra de la Independencia*, Cádiz, 1862

Id. : *Historia del Trocadero y de Matagorda*, Cádiz, 1896

Crespo, R.: *Vocabulario de construcción naval*, Madrid, 1979

Currier, Theodore S.: *Los cruceros del "General San Martín". Investigación sobre el corso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas.* Buenos Aires, 1944.

Currier, T. S.: *Los corsarios del Río de la Plata.* Buenos Aires, 1929.

Díaz de Quijano, J.: *Diccionario enciclopédico de la Marina*, Madrid, 1897

Flórez Estrada: *Obras*. Madrid, 1958

García Gutiérrez, A.: *Cádiz en la Guerra de Independencia*, Cádiz, 1912

Gosse, P.: *Historia de la piratería. Los piratas del Oeste, los piratas de Oriente*. Espasa Calpe, Madrid, 4ª ed. 1970

Id. : *Quién es quién en la piratería. Hechos singulares de las vidas y muertes de los piratas y bucaneros*. Ed. Renacimiento, Sevilla, 2003

Graham, G.S. y Humphreys, R.A.(eds.): *The Navy and South America, 1807-1823: Correspondence of the Commanders-in-chief on the South American Station*. London, 1962

Guasque, J.: *Servicios de Cádiz,* Cádiz, 1817

Guillén Tato, J.: *Índice sistemático de los acuerdos de las Actas Capitulares de la M.N. y M. H. ciudad de Cádiz,* Cádiz, 1941

Id. : *Índice papeles de corso y presas*

Id. : *Expediciones a Indias*

Horozco, A.: *Historia de la ciudad de Cádiz*, Cádiz, 1845

Lazaga, J.Mª.: *Los piratas del Defensor de Pedro. Extracto de las causas y proceso formados contra los piratas del bergantín brasileño Defensor de Pedro, que fueron ahorcados en Cádiz en los días 11 y 12 de Enero de 1830*, Madrid, 1892

Madoz, P.: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar,* Madrid, 1846

Memoria histórica sobre el origen y causas de la revolución y principales servicios y glorias del pueblo gaditano, Cádiz, 1817

Memoria sobre los males que sufre el comercio español y medios de repararlos, escrita y dirigida a las Cortes por una Comisión del Comercio de Cádiz, 1820

Observaciones sobre puertos de libre comercio escritas por una comisión del de Cádiz, dirigida a las Cortes por el Consulado de esta plaza, Cádiz, 1822

Salas, A.: *Memoria sobre la utilidad que resultará a la Nación española y en especial a Cádiz del reconocimiento de independencia de América y libre comercio del Asia,* Cádiz, 1834

Vadillo, J. M.: *Apuntes sobre los principales sucesos que han intervenido en el actual estado de América del Sur,* Cádiz, 1836

Villaurrutia, Marqués de: *Relaciones entre España e Inglaterra durante la Guerra de la Independencia,* Madrid, 1911

Winkler Bealer, L.: *Los Corsarios de Buenos Aires: sus actividades en las guerras hispanoamericanas de la Independencia 1815-1821*, Buenos Aires, 1937

Zaragoza, J.: *Piraterías y agresiones de los ingleses,* Madrid, 1883

Fuentes Bibliográficas

Libros

Alemany Llovera, J.: *Los Puertos españoles en el siglo XIX*. MOPT, Madrid, 1991

Alemparte Guerrero, A.: *La escuadra rusa vendida por Alejandro I a Fernando VII en 1817.* Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 2001

Alfaro, J.*: Diccionario marítimo y de construcción naval, inglés-español y español-inglés*. Ediciones Garriga, Barcelona, 1976

Álvarez F., M. M.: *Comercio y comerciantes y sus proyecciones en la independencia venezolana*, Caracas, 1964

Alzola de Cvitanovic, N. M.: *Los corsarios y el virreinato del Río de la Plata*. Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 1983

Amich, Julián: *Diccionario marítimo*. Juventud, Barcelona, 1956

Artola, M.*: Antiguo Régimen y Revolución Liberal*, Alianza, Madrid, 1978

Id. : *La burguesía revolucionaria (1808-1869).* Alianza, Madrid, 1973

Id. : *La España de Fernando VII.* Espasa, Madrid, 1999

Baroja, Pío: *Los pilotos de altura.* Espasa Calpe, col. Austral, Madrid, 1969

Bernal, Antonio M.: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Fundación El Monte, Sevilla, 1992

Berruezo León, Mª T.: *La lucha de Hispanoamérica por su independencia en Inglaterra. 1800*-1830. Cultura Hispánica, Madrid, 1989

Bethell, L. (ed.): *Historia de América Latina, T. 5. La Independencia.* Ed. Crítica, Barcelona, 1991

Id. : *Historia de América Latina, T. 6. América Latina Independiente, 1820-1870.* Ed. Crítica, Barcelona, 1991

Brossard, M. De: *Historia marítima del mundo*. Edimat, Madrid, 2000

Brownlee, W.: *La armada que venció a Napoleón*. Akal, Madrid, 2001.

Butrón Prida, G.: *La ocupación francesa de España (1823-1828)*. UCA, Cádiz, 1996

Capriles Perdomo, M. E.: *Relaciones entre liberales españoles e hispanoamericanos. El corsarismo hispanoamericano en España después de la Independencia.* Tesina leída en la Universidad de Huelva en mayo de 2002, aun inédita.

Carr, R.: *España 1808-1975*. Ariel, Barcelona, 1988

Castells, Irene: *La utopía insurreccional del liberalismo: Torrijos y las conspiraciones liberales de la década ominosa.* Crítica, Barcelona, 1989

Castillo Manrubia, P.: *La Marina de Guerra española en el primer tercio del siglo XIX (Organización, dotaciones, buques, arsenales y presupuestos)*. Editorial Naval, Madrid, 1992

Cervera Pery, J.: *La marina mercante española: Historia y circunstancia*. San Martín, Madrid, 1990

Chichester, F. (Sir): *Siguiendo la ruta de los clippers*. Editorial Juventud, Barcelona, 1994.

Conte, A.*: En los días de Trafalgar*. Excma. Diputación Provincial, Cádiz, 1955

Costeloe, Michael P.: *Response to revolution. Imperial Spain and the Spanish American revolutions, 1810-1840*. Cambridge, UK, 1986

Cruz Barney, O.: *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1997

Cucari, A.: *Veleros de todo el mundo. Desde el año 1200 hasta* hoy. Espasa-Calpe, Madrid, 1986 2ª ed.

Cuétara Martínez, J. M. de la: *Las comunicaciones marítimas en España,* Tenerife, 1982, Tésis doctoral Univ. Santiago

Deane, A.:*"Agamemnon": la pasión guerrera de Lord Nelson*. Aguilar (Ed. Santillana), Montevideo, 1998

Díaz-Trechuelo Spínola, M. L.: *La Real Compañía de Filipinas*. CSIC, Sevilla, 1965

Díaz Ugueto, M.: *Luis Brión (1782-1821) almirante de la libertad.* Ed. De la Presidencia de la República, Caracas, 1971.

Elías, J. J.: *La marina 1780-1822* (4V.). Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, Lima, 1971-1972

Enciso Recio, L. M.: *La opinión pública española y la independencia hispanoamericana, 1819-1820*. Universidad, Facultad de Filosofía y Letras, Valladolid, 1967

Feijoo, R.: *Corsarios berberiscos: El reino corsario que provocó la guerra más larga de la historia de España*. Belacqva-Carroggio, Barcelona, 2003.

Fontana, J.: *La crisis del Antiguo Régimen: 1808-1833*. Crítica, Barcelona, 1979

Id. : *La quiebra de la Monarquía absoluta, 1814-1*820. Crítica, Barcelona, 1971

Id. (Ed.): *La economía española al final del Antiguo Régimen. III Comercio y colonias*, Alianza, Madrid, 1982

Gámez Duarte, F.: *Luchar contra el mar, edificar en el viento. La compañía gaditana Viniegra, 1797-1829.* Fundación Municipal de Cultura – Ministerio de Educación, Cultura y Deportes. Cádiz, 2000

García-Baquero González, A.*: Comercio colonial y guerras revolucionarias*. CSIC, Sevilla, 1972

Gardiner, E. (ed.): *The naval war of 1812*. Chatham Publishing, Londres, 1998

Gates, D.: *La úlcera española. Historia de la Guerra de la Independencia*. Cátedra, Madrid, 1987

González de Vega, G.: *Mar brava. Historias de corsarios, piratas y negreros españoles*. Ediciones B, Barcelona, 1999

González-Ripoll Navarro, Mª. D.: *A las órdenes de las estrellas: (La vida del marino Cosme de Churruca y sus expediciones a América)*. Fundación BBV-CSIC, Madrid, 1994

Guerra Vilaboy, S.: *El dilema de la Independencia. Las luchas sociales en la emancipación latinoamericana (1790-1826)*. Universidad Central, Santafé de Bogotá, 2000 2º ed.

Hamnett, B.: *Historia de México*. Cambridge University Press, Madrid, 2001

Harvey, R.: *Thomas Cochrane (1775-1860): Libertador de Chile, Brasil y Grecia*. Edhasa, Barcelona, 2002

Hausberger, B. e Ibarra, A. (eds.): *Comercio y poder en América colonial: los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Iberoamericana-Vervuert-Instituto Mora, Madrid-Frankfurt am Main-México D.F., 2003

Henry, M.: *Henry Clay et la* South American Question *La campagne au Congrès pour la reconnaissance des républiques hispano-americaines (1818),* Transatlántica, Paris, 2002.

Heredia, E.: *Planes españoles para reconquistar Hispanoamérica, 1810-1818*. Editorial Universitaria, Buenos Aires, 1974

Howard, M.: *La guerra en la historia europea*. Fondo de Cultura Económica, México, 1983

Johnson, Paul*: El nacimiento del Mundo Moderno*. Javier Vergara Eds., Buenos Aires, 1992

Jones, Maldwyn A.: *Historia de los Estados Unidos*. Madrid, Cátedra, 2001

Kennedy, P.: *Auge y caída de las grandes potencias*. Plaza y Janés Editores, Madrid, 1992, 3ª ed.

Kossok, M.: *La Santa Alianza y la política de los Estados alemanes ante la emancipación latinoamericana (1815-1830)*. Univ. de la R.O.U., Facultad de Humanidades y Ciencias, Montevideo, 1965.

VV.AA.: *La España marítima del siglo XIX. Ciclo de conferencias, III Jornadas de Historia Marítima*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1989

López Urrutia, C.: *Los insurgentes del Sur*. http://www.prodigyweb.net.mx/jrossow/Default.htm

Id. : *Breve historia naval de Chile*. Francisco de Aguirre, Buenos Aires-Santiago de Chile, 1976

Lucena Salmoral, M.: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: Perros, mendigos y otros malditos del mar*. Editorial Mapfre, Madrid, 1992

Lynch, John: *Las revoluciones hispanoamericanas: 1808-1826*. Ariel, Barcelona, 1976

Manera, E. et alii: *El buque en la Armada Española*. Sílex, Madrid, 1999

Mannix, D. P. y Cowley, M.: *Historia de la trata de negros.* Alianza, Madrid, 1970

Marco, M. A. de: *José María de Salazar y la Marina contrarrevolucionaria en el Plata.* Instituto de Historia Política Argentina. Rosario, 1996

Mariluz Urquijo, J. M.: *Los proyectos españoles para reconquistar el Río de la Plata (1820-1833)*

Marquardt, Karl H.: *The global schooner*. Conway Maritime Press, London, 2003

Martínez Díaz, N.: *Simón Bolívar*. Arlanza, Madrid, 2003

Martínez-Hidalgo, J. M.: *La mar, los buques y el arte*. Sílex, Madrid, 1997

Mollat du Jourdin, M.: *La construcción de Europa. Europa y el Mar*, Barcelona, 1993

Morales Moya A. (coord.): *1802. España entre dos siglos: Monarquía, Estado, Nación.* Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2003

Narancio, E. M.: *La independencia de Uruguay*. Editorial Mapfre, Madrid, 1992

Novás Calvo, Lino: *Pedro Blanco, el negrero*. Espasa-Calpe col. Austral, Madrid, 1973

O'Brian, P.: *Hombres de mar y guerra*. Edhasa, Barcelona, 2004.

Ocaña Torres, M. L.: *El corso marítimo español en el Estrecho de Gibraltar (1700-1802)*. Instituto de Estudios Campogibraltareños, Algeciras, 1993

Ortiz de la Tabla Ducasse, J.: *Comercio exterior de Veracruz 1778-1821. Crisis de dependencia*. CSIC, Sevilla, 1978

Ortuño Martínez, M.: *Xavier Mina: Guerrillero, liberal, insurgente*. Universidad Pública de Navarra, Pamplona, 2000

Ospina Sánchez, Gloria I.: *España y Colombia en el siglo XIX. Los orígenes de las relaciones.* Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1988

Otero Lana, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697).* Ministerio de Defensa, Madrid, 1999

Parker, G.: *La revolución militar: las innovaciones militares y el apogeo de Occidente 1500-1800*. Crítica, Barcelona, 1990

Parry, J.H.: *The spanish seaborne empire*. Hutchinson & Co. Publishers, London, 1966

Paternain, Alejandro: *La cacería*. Alfaguara, Madrid, 1999

Paz-Sánchez, M. de: *Amados compatriotas. Acerca del impacto de la emancipación americana en Canarias.* Centro de la Cultura Popular Canaria, Ayuntamiento de La Laguna. Tenerife, 1994

Pérez Galdós, B.: *Trafalgar*. Cátedra, Madrid, 1992

Pérez Turrado, G.: *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú.* Editorial naval, Madrid, 1996

Id.: *La marina española en la independencia de Costa Firme*. Editorial naval, Madrid, 1992

Piniella Corbacho, F.: *La empresa mercantil de Correos Marítimos de La Habana (1827-1851). Aproximación a los usos náuticos de la primera mitad del siglo XIX*. UCA, Cádiz, 1996.

Quartarolo, V.M.: *Fragata "La Argentina": Su vuelta al mundo (1817-1819)*. Comando de Operaciones Navales. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1967

Questa, J. H. (rec. y trad.): *Partes del comodoro Bowles*. Instituto de Publicaciones navales. Buenos Aires, 1994.

Rétegui Bensusan, M.: *Cádiz en 1820: estudio histórico y defensa de su comercio marítimo,* Cádiz, 1992

Ringrose, D. R.: *España, 1700-1900: el mito del fracaso*. Alianza, Madrid, 1996

Rippy, J. F.: *La rivalidad entre Estados Unidos y Gran Bretaña por América Latina, 1808-1830,* SE Seis

Rock, D.: *Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Raúl Alfonsín*. Alianza América, Madrid, 1988.

Rodríguez O., J. E.: *La independencia de la América española.* Fondo de Cultura Económica. México, 1996

Rodríguez, H. y Arguindeguy, P.E.: *El corso rioplatense*, Instituto Browniano, Buenos Aires, 1996

Sánchez Mantero, R.: *Estudios sobre Gibraltar: política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX*. Diputación Provincial, Cádiz, 1989

Id.: *Los cien mil hijos de San Luis y las relaciones franco españolas.* Universidad de Sevilla, Sevilla, 1981

Id.: *Liberales en el exilio: la emigración política en Francia en la crisis del Antiguo Régimen*. Rialp, Madrid, 1975

Id.: *Las conspiraciones liberales en Francia [1815- 1823] y su relación con los pronunciamientos españoles*. Universidad de Sevilla, 1972

Sarda, J.: *La política monetaria y las fluctuaciones de la economía español del siglo XIX,* Barcelona, 1970

Scheina, R.L.: *Iberoamérica. Una historia naval: 1810-1987*. Ed. San Martín, Madrid, 1991

Serviço de Documentaçao Geral de Marinha: *Historia naval brasileira*. S.D.G.M., Rio de Janeyro, 1990

Silva, H. A.(dir.): *Navegación y comercio rioplatense*. Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 1996

Sims, M.D.: *La expulsión de los españoles de México (1821-1828).* Fondo de Cultura Económica, México DF, 1974

Sobel, Dava: *Longitud*. Círculo de Lectores, Madrid, 1999

Solís, R.: *El Cádiz de las Cortes*. Plaza y Janés, Barcelona, 1978

Id. : *Un siglo llama a la puerta*. Editorial Bullón, Madrid, 1963

Id. *: El dueño del miedo*. Planeta, Barcelona, 1973

Sondhaus, L.: *Naval warfare, 1815-1914*. Routledge, Londres, 2001

Street, J.: *Gran Bretaña y la Independencia del Río de la Plata*. Paidós, Buenos Aires, 1967

Thomas, Hugh: *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*, Planeta, Barcelona, 1997

Tocqueville, A. de: *La democracia en América*. Alianza Editorial, Madrid, 1998.

Tortella, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Alianza, Madrid, 1994

Valdizán Gamio, J.: *Historia naval del Perú* (4v.). Dirección General de Intereses Marítimos, Lima, 1980-1987

Vergé-Franceschi, M. (dir.): *Dictionnaire d'Histoire maritime*. Éditions Robert Laffont, Paris, 2002

VV. AA.: *El Comercio Libre entre España y América (1765-1824)*. Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987

VV. AA.: *Historia marítima argentina. V. La guerra de la independencia, 1810-1824*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1987

VV. AA.: *Milicia y sociedad en la Baja Andalucía: (siglos XVIII y XIX): Actas, VIII Jornadas nacionales de Historia Militar***,** *Sevilla, 11-15 de mayo de 1998*/ Cátedra "General Castaños", Región Militar Sur. Madrid: Deimos, D.L. 1999

Wallerstein, I.: *El moderno sistema mundial. III La segunda era de gran expansión de la economía-mundo capitalista, 1730-1850*. Siglo XXI, Madrid, 1999.

Whitaker, A. P.: *Estados unidos y la Independencia de América Latina, 1800-1830*. Eudeba, Buenos Aires, 1964

Williams, G.: *El mejor botín de todos los océanos: La trágica captura de un galeón español en el siglo XVII*. Turner, Madrid, 2002.

Artículos y revistas

Alfonso Mola, M.: "La procedencia de los barcos en la Carrera de Indias: el corso de la Armada 1178-1802", Palma, Institut d'Estudis Baleárics, 1989 [Separata de *El Comerç alternatiu*]

Id. : "Técnica y economía. El forro del casco en las embarcaciones del libre comercio" en Peset, J.L.(coord.):*Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica*, Vol. II, Madrid, 1989

Id. : "La Marina Mercante colonial en la legislación borbónica (1700-1828)", en Martínez Shaw, C. (ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995

Id. : "La Flota Colonial Española en la Edad Moderna. Una visión panorámica" en *Actas de las XIII Jornadas de Historia y Arqueología*, San Fernando, 1998

Id. : "Relaciones económicas entre Andalucía y América en el siglo XIX: una aproximación" en *Andalucía y América en el Siglo XIX*, Sevilla, 1985

Armillas Vicente, J. A.: "El corso mediterráneo tras el tratado hispano-norteamericano de San Lorenzo (27-X-1795)" en VV. AA.: *Milicia y sociedad en la Baja Andalucía: (siglos XVIII y XIX): Actas, VIII Jornadas nacionales de Historia Militar***,** *Sevilla, 11-15 de mayo de 1998*/ Cátedra "General Castaños", Región Militar Sur. Madrid: Deimos, D.L. 1999

Atienza Peñarrocha, A.: "La batalla del Cabo de San Vicente" en *Historia 16* nº 250, Madrid, 1997

Id. : "Los días de la vergüenza" en *La Aventura de la Historia*. Año 3, nº 33, Madrid, julio 2001.

Boado y González-Llanos, L.: "Algunos aspectos de la Marina española en los años previos al combate de Trafalgar", *Revista de Historia Naval*, año III, nº 11, Madrid, 1985, 5-22.

Bravo Cores, D.: "Piratería y corso en Muros y Arosa", *Historia 16*, año XXVI, nº 320, 44-50.

Casanovas, A. y Rodríguez, I.: "Construcción naval de época moderna", *Cuadernos de Arqueología Marítima 1. I Seminario de Arqueología Subacuática* (San Pedro del Pinatar, 1987), Cartagena, 1992

Egea López, A.: "El marino gaditano Ángel Laborde y la pacificación de América" *Andalucía y América en el Siglo XIX*, Sevilla, 1985

Id. : “Ángel Laborde, comandante del apostadero de La Habana”, *Revista de Historia Naval*, año VIII, nº 28, Madrid, 1990, 7-30

Fontana, J.: "Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827. Un aspecto de la crisis de la economía del Antiguo Régimen en España". en *Moneda y Crédito*, nº 115, 1970

Fontana, J.: “La financiación de la guerra de la Independencia”, *Hacienda Pública Española*, nº 69, 1981

Gámez Duarte, F.: "Una aportación hemerográfica para el estudio del comercio colonial Cádiz- América (1798-1830) V Encuentro de Latinoamericanistas Españoles, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (30-XI/2-XII, Sevilla), 1995 (en prensa)

Id. : “Los ojos del asediado: el sitio francés a través del Diario Marítimo Vigía de Cádiz, 1810-1811” *Congreso Internacional sobre la Guerra de la Independencia (3-5 XII, Zaragoza), 1997*, Institución Fernando El Católico, CSIC, Zaragoza-Madrid, 2001; pgs.: 1069-1094

Id. : “La fragata Veloz Pasagera: Un ejemplo de buque mercante del Cádiz de principios del XIX” *Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología “Economía Marítima”*, Excmo. Ayto., San Fernando, 1998; pgs.: 209-219

Id : “Un asunto particular: los navieros gaditanos frente a los corsarios insurgentes hispanoamericanos, 1810-1828” *Intervención exterior y crisis del Antiguo Régimen. Congreso conmemorativo del 175 Aniversario de la invasión de los Cien Mil Hijos de San Luis,* (Puerto de Santa María, octubre de 1998), Universidad de Huelva-Ayuntamiento del Puerto de Santa María, Huelva, 2000; pgs.: 165-191

Id. : “El corso insurgente a través del Diario Marítimo Gaditano, 1817-1828”, *Derroteros de la Mar del Sur*, Año 8, Nº 8, Lima, 2000, pgs.: 41-50

Id. : “El consulado de La Habana y el combate a los corsarios insurgentes, 1816”, *Baluarte. Estudios gaditanos-cubanos*, Nº 3, 2001; UCA, Cádiz; pgs.: 93-110

Id. : “El enemigo a las puertas: corsarios insurgentes en el Golfo de Cádiz (1817-1828). III Congreso de Historia de Andalucía, Córdoba y Sevilla, 2-6/IV/2001 (en prensa).

García Iglesias, J.A.: “Corsarios en la primera guerra de coalición contra Francia (1793-1796). Algo de historia, eventos, gajes, anécdotas y otras cosas de aquel oficio”, *Revista de Historia Naval*, año VI, nº 22, Madrid, 1988, 63-72

Grafenstein Gareis, Johanna L. von: “Insurgencia y contrainsurgencia en el Golfo de México, 1812-1820”, en Virginia Guedea (coord.) *La Independencia de México y el*

proceso autonomista novohispano, 1808-1824". Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, Instituto Mora, México, pp. 185-227.

Id. : "Patriotas y piratas en un territorio en disputa, 1811-1819 " en Ana Rosa Suárez, (coord.) *Pragmatismo y principios, la relación conflictiva entre México y Estados Unidos, 1810-1942*. Instituto Mora, México, 1998, pp. 13-70.

Gullón Abao, A. J. y Portela Miguélez, Mª. J.: "Los Partes Oficiales de Cádiz: Análisis y Posibilidades de una fuente (1890)", *Baluarte*, nº1, UCA, Cádiz, 1995, pgs.: 63-78

Izard, M.: "Comercio libre, guerras coloniales y mercado americano", en *Actas del I Coloquio de Historia Económica de España*, Barcelona, 1974

Journades d'Estudis Historics Locals (8ª, 1989, Palma)/López Nadal, G.: *El comerç alternatiu: corsarisme y contraban, ss. XV-XVIII*, Palma, Institut d'Estudis Baleárics, 1990

King, Robert, J.: "An australian perspective on invasions of the Rio de la Plata in 1806 and 1807", en *Derroteros de la Mar del Sur*, nº 10

Malamud Rikles, C. D.: "La Comisión de Reemplazos de Cádiz y la financiación de la reconquista americana" *Andalucía y América en el Siglo XIX*, Sevilla, 1985

Marchena Domínguez, J.: "Aportación de fuentes para el estudio de la historia local: Las "Guías de Cádiz" en *Fuentes y Métodos de la Historia Local*,

Matilla Tascón, A.: "Las expediciones o reemplazos militares enviados desde Cádiz a reprimir el movimiento de Independencia de Hispanoamérica", *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, Tomo LVII, 1951.

Mazzeo, C.: "El Consulado de Lima y la política comercial española frente a las coyunturas de cambio de fines del período colonial (1806-1821)"; *Comercio y poder en América colonial: los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Iberoamericana-Vervuert-Instituto Mora, Madrid-Frankfurt am Main-México D.F., 2003; pgs.: 197-238

Molinari, D. L.: "Jorge Canning y la doctrina Monroe" (conferencia pronunciada en 21 de diciembre de 1937) en http://www.desmemoria8m.com/molinari.htm

Moreno Martín, A.: "La expedición de Lord Cochrane a Chiloé", *Revista de Historia Naval*, año IV, nº 14, Madrid, 1986, 71-94

Noejovich Ch., H.: "La institución consular y el derecho comercial: conceptos, evolución y pervivencias"; *Comercio y poder en América colonial: los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Iberoamericana-Vervuert-Instituto Mora, Madrid-Frankfurt am Main-México D.F., 2003; pgs.:15-40

Olmos Sánchez, I.: "Contrabando y Libre comercio en el Golfo de México y Mar del Sur", *Revista de Historia Naval*, año VI, nº 22, Madrid, 1988, 83-104.

Ortuño Martínez, M.: “España-EE.UU. Fronteras imposibles”, *La Aventura de la Historia*, Año V, nº 58, Madrid, 2003, 44-48.

Piel, Jean: “Evoluciones y mutaciones del Sistema Atlántico y de América Latina de 1820 a 1920”

Posac Món, C.: "Las actividades de los corsarios sudamericanos en el Estrecho de Gibraltar", en Ripio Perelló, E. (ed.): *Actas del Congreso Internacional "El Estrecho de Gibraltar". (Ceuta 1987)*, Madrid, 1988

Sánchez Mantero, R.: "Consecuencias políticas de la Emancipación en Andalucía", *Andalucía y América en el Siglo XIX*, Sevilla, 1985

Id.: “La decadencia comercial de Cádiz y el síndrome de Gibraltar”, en *Primeras Jornadas de Andalucía y América. La Rábida.* Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1982

Serrano Mangas, F.: “La Armada española ante los corsarios colombianos”, *Revista de Historia Naval*, año I, nº 2, Madrid, 1983, 117-128.

Vidales, C.: “San Bartolomé: Las Antillas suecas y la Independencia hispanoamericana (1810-1830)”, 1995, en la siguiente URL http://www.home.swipnet.se

Fuentes Hemerográficas

Diario Mercantil de Cádiz: 1816-1830, Biblioteca Pública de Cádiz
Lista Semanal de Buques: 1815-1830 Biblioteca de Temas Gaditanos “Juvencio Maeztu”
Diario Marítimo: 1815-1830 Biblioteca de Temas Gaditanos “Juvencio Maeztu”
Manuscritos del Vigía del Puerto de Cádiz: 1823, 1824, 1825 Biblioteca de Temas Gaditanos “Juvencio Maeztu”
Correo del Orinoco: 1818-1822 Edición Facsímil, Biblioteca de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos
Gaceta de Madrid: 1816-1830 Archivo Histórico Municipal de Cádiz